



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DAS ARTES

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

Título

A CIDADE E O RIO: ORIGEM E EVOLUÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA

Nome do mestrando JOÃO PEDRO PEREIRA CRUZ

Orientação:

MARTA SEQUEIRA CARNEIRO
PEDRO MARIA AFONSO DE MATOS GAMEIRO

Mestrado em ARQUITECTURA

Área de especialização: ARQUITECTURA
DISSERTAÇÃO

Évora, 2016

**A CIDADE E O RIO:
ORIGEM E EVOLUÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA**

por *João Pedro Pereira Cruz*

orientação por *Arqt.ª Marta Sequeira Carneiro*
co-orientação por *Arqt.º Pedro Maria Afonso de Matos Gameiro*



A CIDADE E O RIO: ORIGEM E EVOLUÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA

RESUMO

Em Lisboa, ao longo dos séculos, o homem foi conquistando as águas do Tejo. Hoje, após os diversos aterros, a frente ribeirinha da cidade é uma consolidada faixa de terreno, rematada por muros que, contra a «ondulação» do Tejo, definem uma expandida área que acolhe uma intensa actividade portuária. Foi nesta faixa junto do rio que se desenrolou parte importante da história de Lisboa, desde as ocupações romana e muçulmana, e também muito particularmente aquando do período dos Descobrimentos, da reconstrução pombalina pós-terramoto e do surto industrial do século XIX. Alguns destes momentos históricos encontram-se reflectidos nas inúmeras plantas, cartas e mapas disponíveis neste estudo, desde a *Planta da Cidade de Lisboa : 1650*, de João Nunes Tinoco, até ao *Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa*, de 1946. É com base nessas plantas, mas também em cartas manuscritas, relatos de época, gravuras e fotografias antigas – documentos em grande parte inéditos –, que este trabalho de investigação propõe cartografar este território, realizando desenhos originais que possibilitam um novo olhar sobre o seu processo de crescimento e consolidação.

Assim, este estudo concilia todos estes elementos, constituindo uma análise completa que se debruça sobre a evolução da frente ribeirinha de Lisboa e que permite descobrir inúmeros aspectos até aqui desconhecidos, ajudando a responder à pergunta que hoje se coloca: perante o cenário que o porto actual atravessa, como melhor poderá Lisboa recuperar a relação com o rio?

THE CITY AND THE RIVER: ORIGIN AND EVOLUTION OF LISBON'S RIVERFRONT

ABSTRACT

In Lisbon, over the centuries, man was conquering the waters of the Tagus. Today, after the various landfills, the city's riverfront is a consolidated strip of land, finished by walls that, against the "ripple" of the Tagus, define an expanded area that hosts an intense port activity. It was in this band along the river that unfolded important part of the history of Lisbon, from the Roman and Muslim occupations, and also very particularly during the period of the Discoveries, the post-earthquake reconstruction, and the industrial boom of the nineteenth century. Some of these historical moments are reflected in many plans, charts and maps available in this study, since the plan designated *Planta da Cidade de Lisboa : 1650*, made by João Nunes Tinoco, to the plan called *Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa*, drawn in the year of 1946. Based on these plans, but also in handwritten letters, time reports, antique prints and photographs – documents that are mostly unpublished – this research work proposes map this territory, performing original drawings that provide a new look at their growth process and consolidation.

Thereby, this study combines all these elements, providing a complete analysis which focuses on the evolution of the Lisbon riverfront and that allows you to discover many aspects unknown until now, helping to answer the question that now arises: according to the present scenario that the harbour is going through, how can Lisbon recover the relationship with the river?

ANÁLISE (do grego *análysis*), s. f., a.ná.li.se. Acção ou resultado da acção de analisar; exame de uma coisa parte por parte; crítica de uma obra; decomposição de um todo nos seus elementos [...]¹.

Para proceder à análise da frente ribeirinha nas suas diversas fases evolutivas, dividiu-se o arco ribeirinho em cinco zonas: a primeira compreendida entre Belém e Alcântara; a segunda entre Alcântara e o Cais do Sodré; a terceira entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia; a quarta entre Santa Apolónia e Xabregas; a quinta entre Xabregas e a Matinha. Cada uma das zonas analisadas está circunscrita num rectângulo vermelho*. Cada rectângulo – e, por conseguinte, a zona que delimita – intersecta o rectângulo seguinte. Logo, o fim da primeira zona corresponde ao início da segunda e assim sucessivamente. Os pontos de ligação das várias zonas foram eleitos de acordo com a importância que revelaram ao longo do processo de ampliação da frente ribeirinha. A delimitação das zonas também teve em atenção as três Secções da construção do Porto de Lisboa (analisadas no decorrer da dissertação), sendo que a junção das zonas entre Alcântara e o Cais do Sodré e o Cais do Sodré e Santa Apolónia correspondem à primeira Secção do Porto de Lisboa, a zona entre Belém e Alcântara corresponde à segunda Secção e as zonas entre Santa Apolónia e Xabregas e entre Xabregas e a Matinha correspondem à terceira e última Secção do Porto de Lisboa.

A descrição e análise da evolução do arco ribeirinho é feita de acordo com uma ordem cronológica. Nos primeiros séculos, a cartografia histórica da cidade de Lisboa representa apenas a zona onde se deu a sua génese, compreendida entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia. Assim, serão analisados, em primeiro lugar, seis desenhos desta zona correspondentes ao período mais antigo da frente ribeirinha. A partir daqui, e face à expansão da frente ribeirinha para os extremos poente e nascente e consequente aumento da área abrangida pelas cartas históricas, considerou-se que seria preferível passar a descrever e analisar a frente ribeirinha da zona mais ocidental até à zona mais oriental – de Belém até à Matinha.

* As linhas tracejadas vermelhas que surgem em alguns dos desenhos têm como objectivo separar troços do arco, de forma a sobrepor correctamente a malha urbana antiga à malha urbana actual. Sem esta separação tal não era possível, uma vez que ao sobrepor as cartas históricas completas sobre a planta actual completa reparamos que a curvatura do arco ribeirinho representado nas cartas históricas está ligeiramente exagerada, apresentando um desenho mais convexo (principalmente na parte oriental do arco), que impede uma sobreposição correcta.

¹ ALMEIDA COSTA, J., SAMPAIO E MELO, A. – *Dicionário da Língua Portuguesa*, 5ª Edição. Porto: Porto Editora, 1975, p. 91.

ÍNDICE

0. INTRODUÇÃO

1.0 RIO E A CIDADE

1.1 A hidrografia do estuário

1.2 A topografia da cidade

2. ORIGEM E EVOLUÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA ATÉ AO SÉCULO XIX

2.1 O esteiro pré-romano

2.2 Da ribeira de Olisipo às praias medievais

2.3 A frente ribeirinha entre [1375-1495]

2.4 A frente ribeirinha entre [1495-1521]

2.5 A frente ribeirinha entre [1521-1557]

2.6 A frente ribeirinha entre [1557-1604] («Planta da Cidade de Lisboa : 1650» – Colecção Vieira da Silva)

2.7 A frente ribeirinha entre [1604-1727] («Configuração de partes das fortificações da cidade [...]» – Colecção Vieira da Silva)

2.8 A frente ribeirinha em 1727 (Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo)

2.9 A frente ribeirinha em 1780 («Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, comprehendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]» – Colecção Vieira da Silva)

2.10 A frente ribeirinha em 1807 («Carta Topographica de Lisboa, e seus suburbios» – Duarte José Fava)

2.11 A frente ribeirinha em 1858 («Carta Topográfica da Cidade de Lisboa [...]» – General Filippe Folque)

2.12 A frente ribeirinha entre [1858-1878] («Planta Geral da Cidada da Lisbôa»)

2.13 A frente ribeirinha em 1879 («Carta topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores [...]» – Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos)

3. A FRENTE RIBEIRINHA NO SEU TODO

3.1 Os primeiros projectos gerais de D. João V a Carlos Mardel

3.2 Vinte e três propostas para a frente ribeirinha (Cronologia do Porto de Lisboa)

3.3 A 1.ª Secção do Porto de Lisboa

3.3.1 As obras portuárias

3.3.2 Construção da Estação Fluvial Sul e Sueste

3.3.3 Porto Franco

3.4 A 2.ª Secção

3.5 A 3.ª Secção

3.6 Planos de Melhoramento para o Porto de Lisboa

4. INTERVIR NO LIMITE DA CIDADE COM O RIO

4.1 A frente ribeirinha nos dias de hoje

4.2 Um convento, um mosteiro, um palácio e um terreiro banhados pelo Tejo

BIBLIOGRAFIA

0. INTRODUÇÃO

Na antiguidade, o território onde posteriormente a cidade de Lisboa viria a crescer era bastante diferente. As águas do estuário do Tejo banhavam as margens e inundavam parcialmente alguns dos vales hoje construídos. Apesar dos agentes naturais terem contribuído para a gradual modificação da margem Sul do estuário, com o sucessivo assoreamento do rio Tejo neste ponto final do seu percurso, as transformações mais significativas foram conduzidas pelo homem. Este construiu, nos terrenos baixos e lodosos junto do Tejo, aterros e espaços planos que marcaram o início, há mais de dois mil anos, da estreita relação entre a terra habitada e o rio.

Perante a longevidade desta relação é possível depreender que o processo de formação da frente ribeirinha lisboeta tenha atravessado diferentes momentos de crescimento: desde a sobreposição das malhas urbanas, correspondentes aos diferentes povos que habitaram nos primórdios o lugar da actual Lisboa; passando pelos aterros, executados entre o século XIV e XVII, nas praias e nas margens compreendidas entre a Porta de Santa Catarina e a Porta da Cruz; até aos aterros mais complexos, construídos nos séculos XIX e XX, e cuja dimensão ultrapassava em muito os anteriores.

Ao longo dos tempos, a frente ribeirinha foi o palco da mediação entre a cidade e o rio, pertencendo a ambos. Contudo, com as sucessivas fases da sua consolidação, a cidade de Lisboa foi-se voltando para o interior. A construção do Porto de Lisboa, bem como das estruturas ferroviárias e rodoviárias, vieram intensificar esta separação entre a cidade e o rio.

A linha de água, que ao longo do decurso milenar do Tejo «avançaria e recuaria, estendendo braços, inundando bacias, criando e abandonando meandros, recortando diferentes perfis do território», é hoje «uma fronteira com espessura, uma faixa de terreno com características próprias»². Esta fronteira, bem como o seu «processo de crescimento e consolidação»³ constitui o objecto de estudo deste trabalho.

Esta investigação surge da necessidade de compreender de que forma se pode devolver o rio à cidade de Lisboa, recuperando a ligação próxima que outrora possuíram e que actualmente se encontra negligenciada devido a uma série de barreiras que se têm revelado intransponíveis – estruturas portuárias de grande escala, bem como avenidas rodoviárias de quatro vias.⁴

Crê-se como fundamental a compilação de elementos escritos e desenhados acerca da frente ribeirinha de Lisboa, organizando-os num documento que, inserido no espectro da disciplina da Arquitectura, seja capaz de contar, detalhadamente, a sua história, colocando hipóteses sobre uma série de momentos deste território que têm permanecido, até agora, envoltos numa espécie de neblina.

Toma-se como ponto de partida a necessidade de compilar antes de investigar. E porquê? Contrariamente ao que sucede por exemplo com as diferentes obras militares executadas nos diferentes períodos da cidade lisboeta – muito bem documentadas nas preciosas memórias de Augusto Vieira da Silva e consultadas naturalmente no decorrer da pesquisa que foi feita (pela proximidade entre o troço de muralha e as praias marginais) – as informações acerca das obras na faixa ribeirinha e da consolidação gradual do porto de Lisboa não se encontram compiladas num documento capaz de descrever estas transformações. Este facto dever-se-á não só à enorme morosidade que acarreta tal tarefa, mas também à maior parte dos dados relativos a este assunto se encontrarem dispersos por crónicas e memórias descritivas – como são exemplo as riquíssimas obras de Júlio de Castilho (A

² AIRES MATEUS, *Associados, Lda.*, BUGIO II, *Arquitectura Lda.*, PEDRO DOMINGOS, *Arquitectos Lda.*, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha, 1ª Fase. Lisboa: Ed. APL, p. 2.

³ Idem, op. cit., p. 2.

⁴ Esta reflexão teve origem no exercício prático desenvolvido na unidade curricular *Projecto Avançado III* do 5.º ano do Curso de Arquitectura da Universidade de Évora, leccionada pelos docentes Helena Botelho e Pedro Domingos.

Ribeira de Lisboa e Lisboa Antiga), ou de Eduardo Freire de Oliveira (*Elementos para a história do município de Lisboa*) – que, embora de qualidade excepcional não contemplam alguns espaços e momentos essenciais da evolução arquitectónica (morfológica e programática) do porto ribeirinho de Lisboa.

O co-autor das obras no Porto de Lisboa, Adolpho Loureiro, refere na obra *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, datado de 1906, que a carência de testemunhos após o terramoto de 1755 é evidente. Não existem nos arquivos, de facto, documentos suficientes para ilustrar proporcionalmente este período, em que as actividades e obras de recuperação, urbanas e portuárias, se desenvolveram de forma tão intensa. Depreende-se que tais documentos tenham padecido do descuido com que se organizavam os arquivos, e que muitos deles estejam desaparecidos ou destruídos. Como tal, esta investigação apoia-se na afirmação do próprio Adolpho Loureiro que dita que «á falta de dados e de notícias escriptas e methodicamente colligidas e colleccionadas, ou mesmo de memorias impressas, o que primeiro lembrava, para se fazer uma ideia, ainda que fugitiva, do estado do porto de Lisboa e do seu movimento marítimo, e ao mesmo tempo do aspecto e da feição da cidade e, épocas anteriores, era recorrer ás muitas vistas e plantas de Lisboa, de que existe grande numero de exemplares»⁵.

Devo salientar porém, que a dissertação não se resume a um mero acto de compilação, uma vez que os documentos reunidos – escritos e desenhados – são aqui tratados e cruzados, possibilitando uma leitura mais completa da frente ribeirinha lisboeta.

Os documentos mais antigos sobre a frente ribeirinha de Lisboa são sobretudo cartas régias e alguns documentos da *Chancellaria Régia*. Destacam-se o livro III da *Chancellaria de D. Dinis*, datado do século XIV, e actualmente guardado no Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT); a carta enviada pelo Cardeal N. Gaddi a D. João III, presente no *Corp. Chron.*, guardado no Arquivo Nacional da Torre do Tombo; a *Carta do secretario de estado dos negocios da marinha e ultramar, Antonio Guedes Pereira, ao vereador Gaspar Ferreira Aranha*, presente no *Livro XVIII d'El-Rei D. João V*, também arquivado na Torre do Tombo; o *Livro dos Pregos*, guardado no Arquivo Municipal de Lisboa (AML-AH); e, por fim, as três cartas régias da autoria de D. João II, datadas do ano de 1487, presentes no *Livro do Provitamento da Água*, também guardadas no Arquivo Municipal de Lisboa. Para além dos documentos anteriormente mencionados existem outros documentos escritos, raramente informados com gravuras ou outros elementos gráficos. Desses documentos destacam-se *A Ribeira de Lisboa* – escrito por Júlio de Castilho entre 1840 e 1919 –, *As Grandezas de Lisboa* – escrito por Nicolau de Oliveira em 1620 – e *A Descrição da Cidade de Lisboa* – escrito por Damião de Góis e editado pela primeira vez em 1554. O documento *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, por sua vez, datado do início do século XX, foi escrito por Adolpho Loureiro, co-autor do projecto para o porto de Lisboa. Este documento foi fulcral para o desenvolvimento do trabalho que aqui se revela. Através desta obra tornou-se possível compreender os momentos de transição atravessados pelo arco ribeirinho, bem como os problemas hidrográficos e construtivos que foram surgindo, e de que forma foram sendo resolvidos. *100 Anos do Porto de Lisboa*, de 1987, e *Referências Históricas do Porto de Lisboa*, de 1991, editados pela Administração do Porto de Lisboa, providenciam informações pertinentes, mas, no meu entender, demasiado resumidas, impedindo o leitor de compreender a evolução integral do porto lisboeta. O documento escrito por Carlos Caetano e editado em 2004, intitulado *A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*, baseia-se na obra homónima de Júlio de Castilho. Carlos Caetano descreve a ribeira lisboeta nesses séculos, elaborando algumas plantas conjecturais da linha de costa nesse período, recorrendo à leitura do documento elaborado por Castilho, e de algumas gravuras da época. Este livro revela-se importante para esta dissertação, pois permite acrescentar grande parte das conjecturas à cartografia já recolhida. As investigações mais recentes acerca da frente ribeirinha Lisboeta deram origem a um estudo, realizado em 2005, composto por elementos escritos e elementos gráficos, designado por *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*, que foi levado a cabo pelos ateliers dos Arquitectos Aires Mateus, João Favila e Pedro Domingos. Este estudo, que incide sobretudo na área que é actualmente propriedade da APL Porto de Lisboa, conclui, através de uma análise

⁵ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p.117

cuidada, quais as apetências e necessidades de cada uma das zonas que a compõem. Para além dos documentos que anteriormente referi, existem ainda uma série de outros documentos escritos, de entre os quais nomeio os que compõem o livro *Frentes Ribeirinhas no Porto de Lisboa* de 1998, escrito por Ana Cristina dos Reis e Cunha, o livro *O Estuário do Tejo* de 1999, escrito por Maria José Costa, e o livro *Lisboa, no Cais da Memória, 1954/1974* de 2004, escrito por Eduardo Gageiro. Apesar de pertencerem a áreas disciplinares distintas da arquitectura, informam, ainda assim, o investigação aqui apresentada.

A investigação contempla também a recolha de mapas hidrográficos da barra e estuário do Tejo, que nos ajudam a fazer uma aproximação ao objecto de estudo; a recolha de dados e estudos arqueológicos que permitem apontar o traçado conjectural da linha de costa nos períodos iniciais da génese da frente ribeirinha lisboeta, aquando da ocupação pré-romana e romana; a recolha de gravuras e relatos de época que permitem compreender melhor o ambiente junto do rio, no período compreendido entre o século XIII e o século XVII, antes do aparecimento da primeira cartografia; a recolha das várias cartas (sendo que a primeira se intitula *Planta da Cidade de Lisboa : 1650*, levantada por João Nunes Tinoco) que demonstram a evolução que a linha costeira sofreu ao longo dos tempos, tendo esta sido causada por um conjunto de acções naturais e humanas; a recolha de documentos escritos que informam, de modo consistente, a investigação; por fim, a recolha de documentos fotográficos que ilustram a investigação com os ambientes ribeirinhos retratados desde o final do século XIX, acompanhando a transição entre o período anterior e o período posterior à construção dos aterros portuários lisboetas. Os documentos cartográficos e iconográficos recolhidos encontram-se guardados nos arquivos do Museu da Cidade, da Biblioteca Nacional de Portugal, do BAHOP – Biblioteca do Arquivo Histórico das Obras Públicas –, e da APL – Administração do Porto de Lisboa. Os documentos fotográficos recolhidos fazem parte do acervo do Arquivo Municipal de Lisboa, do espólio dos fotógrafos Mário e Horácio Novais – guardado pela Fundação Calouste Gulbenkian – e da APL.

O grande impulso da investigação foi justamente proporcionado pelos levantamentos, desenhados a vermelho, de cartas recolhidas que ilustram diferentes períodos temporais da frente ribeirinha de Lisboa, posteriormente sobrepostos com o traçado da malha urbana e do porto de Lisboa actual. Através da utilização do papel vegetal, é possível combinar duas épocas distintas sem se perder a oportunidade de as analisar em separado, caso seja necessário. Esta ferramenta característica do processo de investigação arquitectónica revela-se fulcral no desenvolvimento do trabalho. Desvela a possibilidade de incorporar desenhos que, juntamente com a parte escrita, têm um papel activo na experimentação e na pesquisa. Esta combinação ajudou a tecer as conclusões expressas na dissertação, apelando sobretudo a uma certa desenvoltura do leitor para os folhear. Estes desenhos são ainda úteis à descoberta de outras pistas que, imersas na abundante riqueza das plantas, podem ou não fazer parte do tema que aqui se pretende analisar.

Posteriormente, e recorrendo às ferramentas características do acto de projectar, torna-se então possível fazer uma selecção dos locais na frente ribeirinha que actualmente se encontram menos consolidados e que deveriam ser alvo de intervenção. Esta tese parte do princípio que o acto de eleição de um ou mais locais para intervir e apontar um programa adequado e fundamentado é, em si mesmo, um acto projectual.

Apesar da investigação recorrer a documentação que retrata a frente ribeirinha de outros tempos, não se pretende abordar este território de modo saudosista, mas sim com a ambição de que é possível construir ambientes ricos que cruzam a cidade, o rio e a sua história, sem pôr em causa a estrutura e os mecanismos contemporâneos que asseguram actualmente a produtividade do porto de Lisboa.

1. O RIO E A CIDADE

1.1 A hidrografia do estuário

«[...] tendo diante de si o grande Oceano, o qual, entrando, pela terra, faz uma larga enseada, que termina no cabo de Finis Terrae pela parte do Norte, e pela do Meio-dia, no de S. Vicente, ficando estes dois promontórios como duas balizas da sua grandeza [...]»⁶.

Entre cabos, o estuário do Tejo é uma porta larga sobre o Atlântico.

Privilegiado pela sua posição geográfica, constitui o estuário mais ocidental da Europa, ponto de charneira nas rotas estabelecidas entre o continente africano, o Mediterrâneo e o Norte europeu, e, num eixo oposto, entre as Américas e o Oriente. Esta localização, aliada às condições extraordinárias de navegabilidade e de acostagem, fizeram deste porto natural de beleza ímpar, um ponto central das trocas comerciais na época da expansão marítima. A sua dimensão considerável e o afastamento que possui em relação à linha costeira que rege Portugal a oeste, criando uma antecâmara inundada, abrigada dos ventos e dos perigos marítimos, é desde há muito sobejamente afamada, como se pode constatar pela afirmação de Manuel Severim de Faria:

«O porto de Lisboa, que he o segundo que se requiere, conhecidamente he o mais capaz, & seguro de toda a Europa, quanto mais de Hespanha, por ter tamanho, que nenhu outro em grandeza pôde em muita parte competir cõ elle, nem recolher tão grande numero de navios com mais comodidade, por estar abrigado de todos os vetos, & ser de tão to fundo, que nelle se fazem grandissimos galeões, & as naos da India, que são as maiores embarcações que navegação hoje o mar»⁷.

O estuário remata a estrutura natural do vale do Tejo, que figura um limite geográfico bastante marcado na Península Ibérica (ver Vol. IV, pp. 1-3). Este limite separa os «vastos planaltos e montanhas de Castela-a-Velha, com Invernos frios e Verões relativamente frescos, nos quais a oliveira já não consegue vencer»⁸, dos Verões sequíssimos e tórridos que se fazem sentir nas planícies do sul, para onde corriam os pastores nortenhos e os seus rebanhos, afastando-se do rigor invernos. O vale estende-se desde a nascente do rio Tejo até à sua foz, numa extensão de 810km, constituído sobretudo por «vertentes rápidas e rochosas, e na sua maior parte relativamente estreito»⁹.

Ao longo da sua evolução, as margens sofreram alterações devido à acção dos agentes naturais, que calcaram os terrenos que compunham as vertentes do vale e levaram à desagregação e ao arrastamento das terras em direcção ao rio. Os aluviões transportaram esses depósitos através do Tejo, formando os inúmeros sapais, campos e lezírias ao longo da sua extensão, que são esporadicamente inundados pelas marés, mas que vão crescendo em superfície e em altitude.

⁶ MENDES DE VASCONCELOS, Lufs – *Do Sítio de Lisboa – Diálogos*, Org. e Notas de José da Felicidade Alves. Lisboa: Livros Horizonte, 1990, pp. 35-36.

⁷ SEVERIM DE FARIA, Manuel, *Discursos vários políticos*, por Manoel Severim de Faria Chantre, & Conego na Santa Sê de Euora. Évora: impressos por Manoel Carvalho, impressor da Universidade, 1624, disc. I, p. 14.

⁸ DAVEAU, Suzanne – *Lisboa Subterrânea: A foz do Tejo, palco da história de Lisboa* Lisboa: Electa, 1994, p. 26.

⁹ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 65.

O rio Tejo percorre o fundo do vale, cortado pelos afloramentos rochosos, pelas «cabeças ou cascalheiras»¹⁰ que dão origem às quedas de água, existentes nalguns pontos do seu troço mergulhado. O rio subdivide-se em vários braços que se infiltram por entre terrenos já formados ou ainda em formação, o que permitiu ao homem, em tempos remotos, escolher o leito (qual estrada fluvial) que mais lhe apossasse para navegar, fixando-se nas suas margens e construindo muros fortificados que protegiam as terras de cultivo necessárias à sua subsistência. A partir da zona de Abrantes, o vale alarga. O rio Tejo aproveita essa largura para se estender, moldando na parte final da sua rota o estuário (ver Vol. IV, pp. 5-7), que remata a estrutura natural alimentada pelo vasto caudal do rio e recolhe as águas pertencentes à extensa cadeia de bacias hidrográficas presentes no centro de Portugal.

Na parte final da sua foz, a morfologia do Tejo é complexa. Em vez de jorrar para o Atlântico, adoptando uma matriz mais clássica – como o delta¹¹ por exemplo –, «a cerca de 30 km do Oceano o Tejo espraia-se por entre ilhas (mouchões), confundindo-se com um dos seus principais afluentes (o Sorraia), os dois desaguando num vasto golfo, o Mar da Palha, que por sua vez se estreita para contactar com o Oceano através de um apertado gargalo»¹². A norte, o Mar da Palha possui uma margem menos recortada, onde ainda correm algumas ribeiras que acabam por desaguar no estuário. Estas ribeiras possuem – como a de Alcântara, por exemplo – «a secção final estreita, encaixada, e a montante abrem-se para bacias hidrográficas de desenho condizente com as condições geológico-estruturais [...]»¹³. Na margem sul, o Mar da Palha é composto por uma longa extensão de praias baixas e de esteiros que, embora rasos, chegam a furar a Península da Arrábida, quando a maré sobe.

Ao longo da sua história, o estuário sofreu profundas alterações, perceptíveis através dos planos hidrográficos, das cartas, dos roteiros, dos estudos geográficos e dos estudos do porto. As primeiras cartas que representam o estuário do Tejo com relativo pormenor datam da época dos Descobrimentos, sendo que a carta portuguesa de Fernando Alvaro Secco de 1560¹⁴ (ver Vol. III, p. 48), a carta holandesa¹⁵ (de autor anónimo) de 1583, e o mapa *Gedaente en ... vant Landt van Portugal*¹⁶ (ver Vol. III, p. 56), levantado por Lucas Waghenaer e presente na obra *Spiegel der Zeevaerd*¹⁷, são os documentos mais antigos.

Após estas cartas, surgiram alguns documentos datados do século XVII: o roteiro de António de Mariz Carneiro (ver Vol. III, p. 57), elaborado no ano de 1642, que descrevia a entrada da barra de Lisboa e revelava o seu plano hidrográfico¹⁸; o atlas manuscrito intitulado *Descrição dos Portos Marítimos do Reino de Portugal*¹⁹, composto por

¹⁰ *Idem*, op. cit., p. 65.

¹¹ Por delta entende-se a foz de um rio que seja formada por vários canais provenientes do leito do rio. É comum este tipo de foz formar-se em terrenos com pouco declive, como as planícies, por exemplo. O termo delta provém do caso mais conhecido deste tipo de foz – o delta do rio Nilo, localizado no Egipto. A foz deste rio possui um desenho triangular, lembrando a letra maiúscula grega (Δ) denominada de delta. Contudo, a forma do delta não tem necessariamente que ser um triângulo, pois depende da topografia dos terrenos onde o rio vai desaguar.

¹² **GASPAR, Jorge** – *Lisboa Subterrânea: Lisboa, o sítio: ocupação e organização do território*. Lisboa: Electa, 1994, p. 13.

¹³ *Idem*, op. cit., p. 13.

¹⁴ **SECO, Fernando Alvaro** – *Portugalliae que olim Lusitania, novissima & exactissima descriptio*. Roma: [S.n.], 1560. Biblioteca Nacional de Portugal. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/5901](http://purl.pt/5901).

¹⁵ *Carta Holandesa da Barra do Tejo e Península de Setúbal de 1583, com sondagens*. Carta reproduzida por Abel Fontoura da Costa em **COSTA, Abel Fontoura da** – *A marinharia dos descobrimentos*, 3ª edição. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1940.

¹⁶ **WAGHENAER, Lucas Jansz** – *Gedaente en ... vant Landt van Portugal*. Leiden: Christophe Plantin, 1585. Universidade de Utreque. Disponível em [www:<URL: http://objects.library.uu.nl](http://objects.library.uu.nl).

¹⁷ **WAGHENAER, Lucas Jansz** – *Teerste [-tweede] deel vande Spiegel der zeevaerd, vande navigatie der Westersche Zee, innehoudende alle de custen van Vranckrijck, Spaignen ende 't principaelste deel van Engelandt, in diversche zee caerten begrepen*. Leiden: Christophe Plantin, 1585. Universidade de Utreque. Disponível em [www:<URL: http://objects.library.uu.nl](http://objects.library.uu.nl).

¹⁸ **CARNEIRO, António de Mariz** – [*Portos de Lisboa e Setúbal*]. [S.l.: s.n., ca. 1960]. Biblioteca Nacional de Portugal. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/1549/3](http://purl.pt/1549/3).

João Teixeira em 1648; e o atlas de 1680, desenhado por Jean Van Keulen, intitulado *Le grand nouvel atlas de la mer ou monde aquatique*²⁰, que incluía uma carta de Portugal com sondagens de toda a costa portuguesa e respectivos portos. Na primeira metade do século XVIII surgiu a carta marítima de 1707, gravada por C. Inselin, denominada de *Les ports de Lisbonne, Setubal et de leurs environs*²¹, e a obra da autoria de Manuel Pimentel intitulada *Arte de Navegar*²², datada do ano de 1712, onde se descreviam os procedimentos úteis para a navegação da barra de Lisboa. Na segunda metade do mesmo século surgiram mais quatro planos hidrográficos de relevo: os dois primeiros intitulados *Plan du port de Lisbonne et des costes voisines*²³ (ver Vol. III, p. 61) e *Plan du port de Lisbonne*²⁴ (ver Vol. III, p. 62), executados pelo engenheiro hidrográfico Jean Nicolas Bellin entre 1737 e 1772, presentes na obra *L'Hydrographie Française*²⁵; o plano *A map of the mouth of the famous river Tagus or the harbour of the city of Lisbon* (ver Vol. III, p. 64), divulgado por William Burgess no ano de 1765²⁶; e por fim o mapa da costa de Portugal, incluído no *Atlas Marítimo de Espanha*²⁷, elaborado por Vicente Tofiño em 1789. No início do século XIX apareceu a carta intitulada *Chart of the entrance of the River Tagus*²⁸ (ver Vol. III, p. 66), elaborada em 1806 pelo Mestre da Marinha Real Britânica William Chapman; a carta *Lisbon*²⁹ (ver Vol. III, p. 67), publicada em 1809 por John Luffman; e o valioso *Roteiro das Costas de Portugal*³⁰, da autoria de Marino Miguel Franzini, que incluía a carta marítima geral da costa, intitulada *Carta geral que comprehende os planos das principaes barras da costa de*

¹⁹ **TEIXEIRA, João** – *Descrição dos Portos Marítimos do Reino de Portugal*. Portugal: s.n., 1648. Museu da Marinha.

²⁰ **KEULLEN, Johannes van** – *Le grand nouvel atlas de la mer ou monde aquatique*. Amsterdam: Chez Jean van Keullen, 1680. Biblioteca Nacional de Portugal. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/26174](http://purl.pt/26174).

²¹ **INSELIN, Charles** – *Le Déroit de Gibraltar et les Environs de Cadix; Les Ports de Lisbonne, Setuval et de leurs Environs*. Paris: Mr. de Beaurin, 1707. Biblioteca Nacional de França. Disponível em [www: <URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b59719089](http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b59719089).

²² **PIMENTEL, Manuel** – *Arte de Navegar*. Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar, 1969. Biblioteca Nacional de Portugal.

²³ **BELLIN, Jacques Nicolas** – *Plan du port de Lisbonne et des costes voisines*. [Lisboa: Litografia de Portugal, 1964]. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/22693/2/](http://purl.pt/22693/2/).

²⁴ **BELLIN, Jacques Nicolas** – *Plan du Port de Lisbonne*. [S.l. : s.n. 1764]. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/1575/3/](http://purl.pt/1575/3/).

²⁵ **BELLIN, Jacques Nicolas** – *L'hydrographie française : recueil des cartes générales et particulières qui ont été faites pour le service des vaisseaux du roy, par ordre des Ministres de la marine, depuis 1737, jusqu'en 1765*. Paris: S.n., [1737-1772].

²⁶ **BURGESS, William** – *A map of the mouth of the famous river Tagus or the harbour of the city of Lisbon*. [Lisboa: Litografia Portugal, 1964]. Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/22592/2/](http://purl.pt/22592/2/).

²⁷ **TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente** – *Atlas Marítimo de Espanha*. Madrid: [S.n.], 1789. Biblioteca Nacional de Portugal.

²⁸ **CHAPMAN, William** – *Chart of the entrance of the river Tagus*. London: William Faden, 1807. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/3649/3/](http://purl.pt/3649/3/).

²⁹ **LUFFMAN, John** – *Lisbon*. London: I. Luffman, [ca 1809]. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/1574/3/](http://purl.pt/1574/3/).

³⁰ **FRANZINI, Marino Miguel** – *Roteiro das costas de Portugal ou instrucções nauticas: para intelligencia e uso da carta reduzida da mesma costa, e dos planos particulares dos seus principaes portos...* [Lisboa]: Impressão Regia, 1812. Biblioteca Nacional de Portugal.

Portugal aqual se refere a carta reduzida da mesma costa³¹, e os planos dos seus portos no ano de 1811, que o militar e estudioso da oceanografia e hidrografia António Baldaque da Silva descreveu como um «completo e excelente trabalho sobre a hidrografia moderna»³².

A cartografia hidrográfica anteriormente enumerada é complementada pelas análises levadas a cabo por três dos mais importantes estudiosos da hidrografia da foz estuarina. O primeiro a proceder a uma análise mais profunda do estuário, em 1893, foi justamente António Baldaque da Silva. O seu trabalho focou-se na evolução do estuário, através da análise comparativa de mapas antigos e cartografia mais recente, e no estudo das marés e das enchentes do estuário, determinadas pelas correntes marítimas. Após o desenvolvimento do seu trabalho pensou que «as características da barra e da margem direita do Gargalo [tinham] [sido] sensivelmente modificadas pela construção da Torre de Belém (1521) e da Torre do Bugio (a partir de 1578), que teriam dificultado a entrada livre da maré e favorecido o assoreamento»³³. Contudo Baldaque da Silva considerava que as qualidades excepcionais do estuário se mantinham, proporcionando abrigo durante todo o período anual – salvo raras excepções –, e permitindo a entrada de grandes embarcações sem qualquer tipo de reserva. Baldaque da Silva atesta estas qualidades referindo que a barra do estuário é «franca e navegável em todas as circunstâncias de tempo, com 11 metros de profundidade mínima»³⁴, e que «admite em todos os tempos a entrada das maiores embarcações»³⁵.

Já Adolpho Loureiro denotou que a câmara de entrada no estuário se mantinha sempre desobstruída e profunda graças ao «fluxo e refluxo das marés», que se repetia continuamente, concentrando a circulação de «mais de mil milhões de metros cúbicos» de água. Contudo o assoreamento³⁶ era bastante rápido, tanto na margem norte do estuário, onde os aterros e o lixo libertado pelos esgotos contribuía para o processo de obstrução do rio, como a nascente, onde era necessário recorrer à dragagem de forma a manter desimpedidas as fileiras de navegação. Adolpho Loureiro afirmou ainda que a maioria das modificações sentidas pelo rio Tejo eram fruto de um processo evolutivo contínuo e regular, que se prolongava desde há muitos séculos – e que afectou sobretudo o seu estuário, fazendo com que tenha perdido profundidade em determinados pontos, graças à acumulação de sedimentos no seu fundo (acumulação que ainda hoje acontece).

Por último, Paulo Augusto Ferreira Lemos³⁷ compilou uma série de dados quantitativos acerca do volume total das águas que penetravam no estuário, concluindo que a circulação de tamanhas massas de água provocava «fortes correntes superficiais alternadas». Estas massas de água coagiam as embarcações atracadas no rio a girar sobre si próprias, levando a crer que, embora a ondulação das marés atlânticas não entrasse dentro do estuário, este, dada a sua imensidão, acabava por sofrer, como referia o *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*, «ondulação larga, não confundível com vaga e que se supõe ser produzida por reflexão

³¹ FRANZINI, Marino Miguel – *Carta geral que comprehende os planos das principaes barras da costa de Portugal aqual se refere a carta reduzida da mesma costa*. [London: A. Arrowsmith, 1811. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www.<URL: http://purl.pt/4500/3/](http://purl.pt/4500/3/).

³² SILVA, A. A. Baldaque da – *Estudo Histórico Hydrographico sobre a Barra e o porto de Lisboa*, Tomo I e II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893, passim.

³³ DAVEAU, Suzanne – *Lisboa Subterrânea: A foz do Tejo, palco da história de Lisboa* Lisboa: Electa, 1994, p. 29.

³⁴ SILVA, A. A. Baldaque da cit. in DAVEAU, Suzanne – *Lisboa Subterrânea: A foz do Tejo, palco da história de Lisboa* Lisboa: Electa, 1994, p. 29.

³⁵ Idem, op. cit., p. 29.

³⁶ O termo assoreamento refere-se à acumulação de detritos (areias, calhaus, lodo, etc.) nas zonas de fraco desnível do leito dos rios, especialmente na parte final, obstruindo a barra do rio, ou porto. O depósito destes detritos pode ser originado pela perda da força viva das águas do rio, por enchentes, ou por obras de construção.

³⁷ António Maia Nabais e Paulo Oliveira Ramos referem no livro *100 Anos do Porto de Lisboa* que, segundo Paulo Augusto Ferreira Lemos, as cartas hidrográficas que surgiram na segunda metade do século XIX e no século XX, posteriores ao roteiro de Franzini, permitem, por comparação com a carta marítima presente no respectivo roteiro, concluir que os canais da barra, o talvegue e os fundos das carreiras que aparecem representados se encontram estabilizados.

nas margens»³⁸. Na verdade, o ondular do oceano tinha força suficiente para num só dia, empurrar por duas vezes as águas do Atlântico, penetrando no interior do estuário. E como reparou tenazmente Suzanne Daveau, «os estuários varridos pelas marés atraem tanto como os rios a implantação das cidades»³⁹.

1.2 A topografia da cidade

Apesar das qualidades do estuário, as virtudes que levaram à implantação da cidade não provinham somente do mar; desde a antiguidade que os apetecíveis acidentes topográficos atraíam a fixação dos povos. A toponímia do lugar de Lisboa é prova disso mesmo: «Alis ubbo», nome dado pelo povo fenício, significava possivelmente «enseada amena»; já os Romanos nomearam o lugar de «Olissipo» que, segundo alguns investigadores, se referia ao «lugar onde se reúnem cavalos», descrevendo as «potencialidades agrícolas e pecuárias ímpares que já nesse tempo caracterizavam as terras do vale do Tejo»⁴⁰.

O lugar de Lisboa nasce assim do cruzamento da complexa estrutura hidrográfica do Vale do Tejo, rematada pelo estuário com a cadeia de serras portuguesas pertencentes à Cordilheira Central – que no topo ocidental estendem os seus dedos, formando as colinas onde assenta a actual cidade. Ao analisar o seu relevo, podemos compreender uma parte importante da génese da cidade. A morfologia do terreno compõe um esqueleto, basilar em todo o processo formativo da cidade, que nos deslumbra pela cumplicidade entre o natural e o construído, entre a encosta e o edificado. Tal como afirma o Arq. João Luís Carrilho da Graça no texto «Metamorfose», publicado no *Jornal dos Arquitectos* em 2002, este esqueleto, estrutura insinuada pelo território, permite-nos pensar «na evidência da cidade sobre ela [...]»⁴¹.

Através de um simples exercício de sobreposição de camadas – curvas de nível, principais vias da cidade e edifícios – compreendemos rapidamente que os vales são parte integrante da ossatura desse esqueleto (ver Vol. IV, pp. 9-11). Pedacos de território, modelados ao longo dos anos através da erosão causada pelo vento, pela água e pela acção do Homem, sobre as camadas de composição mais pobre, os vales são responsáveis por conduzir as águas provenientes das chuvas, em direcção à margem ribeirinha. Surgem na parte interior da cidade e ganham maior expressão junto ao rio, graças à confluência das várias linhas de água nos troços anteriores ao desaguar. Dos quatro principais vales de Lisboa – Vale Verde, Vale de Chelas, Vale do Trancão e Vale de Alcântara – o de Alcântara, por ter uma maior dimensão, estendendo-se para lá do termo da cidade de Lisboa, é o que mais água recolhe⁴². Para além destes, existem ainda outros vales de menor dimensão – Vale da Avenida Infante Santo, o Vale da Rua D. Carlos e o Vale de Santo António. Tal como os anteriores, encontram o rio na direcção Norte-Sul.

³⁸ AIRES MATEUS, ASSOCIADOS, LDA., BUGIO II, ARQUITECTURA LDA., PEDRO DOMINGOS, ARQUITECTOS LDA. – *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*, 1ª Fase. Lisboa: Ed. APL, 2005, p. 30.

³⁹ DAVEAU, Suzanne – *Lisboa Subterrânea: A foz do Tejo, palco da história de Lisboa* Lisboa: Electa, 1994, p. 29.

⁴⁰ AIRES MATEUS, ASSOCIADOS, LDA., BUGIO II, ARQUITECTURA LDA., PEDRO DOMINGOS, ARQUITECTOS LDA. – *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*, 1ª Fase. Lisboa: Ed. APL, 2005, p. 12.

⁴¹ CARRILHO DA GRAÇA, João Luís – «Metamorfose». *Jornal dos Arquitectos*. Nº 206 (2002), pp. 313-334.

⁴² Através da análise do sistema hídrico, a ribeira do Vale de Alcântara destaca-se por ser uma zona de risco, onde é necessário que o planeamento urbano contribua para a diminuição da impermeabilização, de forma a evitar o aumento do escoamento superficial e o posterior aumento dos caudais de cheia, em especial na parte inferior da Ribeira, onde o perigo de cheia é maior. As intervenções na frente ribeirinha devem ter em consideração as zonas com declives inferiores a 3 %, pois correm o risco de acumular águas e inundar. Também devem ter em conta a rede de drenagem pluvial. Esta é parte integrante da rede de drenagem principal – composta por 79 nós e 753 troços, com um comprimento total de 173 km – da qual fazem parte para além da rede pluvial, a rede de drenagem doméstica e o sistema unitário, que recolhe todos os tipos de água da cidade. Encontra-se principalmente nas zonas aterradas, junto ao rio. Sendo de particular interesse a ribeira de Alcântara, pelo facto do

Ao observarmos de novo a planta com a sobreposição das três malhas constatamos que os pontos notáveis do território coincidem com os edifícios e estruturas, também eles assinaláveis, da cidade. Trata-se portanto da implantação da cinta amuralhada, que veio bordejando um dos cabeços de Lisboa, assinalando o promontório que esteve na origem, por razões óbvias, da urbe lisboeta: defendido pela topografia, dominava por inteiro o sistema de vistas e o seu acesso através da linha de fecho era facilmente controlado. Conquistando primeiramente a colina do castelo, a cidade desceu progressivamente para sul. Ao descer, foi ocupando os vales férteis e as colinas que os demarcam, até alcançar a margem ribeirinha, construindo desde muito cedo a estreita relação entre o relevo e o estuário. Os palácios e conventos possuíam também uma estreita ligação com o sistema colinar. Implantavam-se tendo em consideração a exposição solar e os declives, a fertilidade dos solos, os recursos hídricos do lugar e o sistema de vistas sobre o rio.

O enquadramento panorâmico incluindo o rio representava um critério de peso na localização escolhida. Os conventos, implantados a meia encosta, geralmente no remate do longo percurso do vale, ou encaixados no seu interior, usufruíam dos terrenos férteis atravessados pelas linhas de água que descem dos cumes. Os palácios, apoiados nas encostas ribeirinhas, desenhavam varandas que olhavam o rio ou, quando construídos um pouco mais em baixo, deixavam-se banhar por ele. Os miradouros da cidade usufruíam da posição de domínio que conquistaram nas colinas e nas encostas ribeirinhas, e representavam pontos especiais da cidade que se relacionavam directamente com o rio⁴³.

Actualmente destacam-se os enquadramentos visuais proporcionados pelos arruamentos perpendiculares ao estuário, notabilizando-se a Rua do Alecrim ou a Avenida da Torre de Belém; o domínio visual recortado pelas serras envolventes, conseguido a partir dos momentos de cota alta presentes na cidade, como o Alto de Monsanto ou o Castelo de São Jorge; e por fim, as vistas numa perspectiva contrária – do rio para a cidade – permitindo uma leitura das encostas e da frente ribeirinha.

2. ORIGEM E EVOLUÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA

2.1 O esteiro pré-romano (ver Vol. IV, p. 13)

(ZONA III – Cais do Sodré / Santa Apolónia)

Embora a estrutura geomorfológica do território se tenha mantido praticamente inalterada, a estrutura morfológica do estuário e a posição geográfica que fizeram dele um extraordinário porto, nem sempre foi igual – até

seu caneiro desaguar na faixa ribeirinha, não devemos deixar de referir a zona da Baixa, bem como a do Vale de Santo António, cuja ocupação e planeamento municipal constitui actualmente objecto de estudo para a Câmara Municipal de Lisboa.

⁴³ No plano efectuado pela Câmara Municipal de Lisboa em 1998, denominado de *Plano Verde de Lisboa*, definem-se duas áreas de estudo, relacionadas com estes pontos de cota mais alta: a zona compreendida entre Belém e o Terreiro do Paço, marcada pelo «vale mais apertado fechado pelas falésias de Almada e da Trafaria» e a zona compreendida entre a colina do Castelo e os Olivais, «aberto para o Mar da Palha e para as baixas da península de Setúbal, com a Serra da Arrábida ao fundo». As diferenças climáticas das duas zonas são facilmente justificadas pela topografia e consequente exposição aos ventos dominantes. A primeira zona descrita, por se encontrar mais exposta a sul, e abrir para um vale mais cerrado, possui um maior abrigo dos ventos frios de nor-nordeste que sopram no verão, estando menos protegida dos ventos de su-sudoeste, abundantes na estação mais fria. Na segunda zona ocorre o inverso: por estar mais exposta a sudeste, defende-se dos ventos dominantes oriundos de su-sudoeste, mas sofre no verão, abalada pelos ventos vindos de nor-nordeste. Ver, sobre este assunto, **AIRES MATEUS, ASSOCIADOS, LDA., BUGIO II, ARQUITECTURA LDA., PEDRO DOMINGOS, ARQUITECTOS LDA.** - *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*, 1ª Fase. Lisboa: Ed. APL, 2005, p. 41.

porque o leito do rio Tejo nem sempre se fixou neste lugar. Sabe-se, através de estudos recentes, enunciados no livro *100 Anos do Porto de Lisboa* da autoria de Paulo Oliveira Ramos e António Maia Nabais, que no início do período quaternário, o rio Tejo e o rio Sado estavam ligados, isolando a Serra da Arrábida numa ilha. Através dos estudos das paleocorrentes concluiu-se que «há cerca de dois milhões de anos [...] o rio desaguava no oceano, através de um grande delta, onde hoje se situa a lagoa de Albufeira»⁴⁴, e que só após um longo período evolutivo (há cerca de um milhão de anos atrás) é que o leito do rio Tejo se fixou no canal que ocupa actualmente. Porém, a configuração do estuário ainda estava aquém da que possui hoje em dia, uma vez que, na sequência do degelo das grandes massas glaciares que ocorreu no período holocénico⁴⁵, o nível da água do mar subiu e penetrou terra adentro, formando uma ria⁴⁶. Esta inundou os inúmeros vales fluviais compreendidos no território que parte de Lisboa e se estende até à zona do Entroncamento e as suas águas desvendaram «até à garganta que morde o rebordo do Maciço Antigo, isolando a ilha que iria ocupar, mais tarde, o castelo de Almourol, uma centena de quilómetros a montante de Lisboa»⁴⁷.

Apesar das primeiras cartas hidrográficas acerca do estuário do Tejo datarem da época dos Descobrimentos portugueses, sabe-se que na pré-história a água do estuário ainda transbordava e inundava alguns dos vales da margem norte. Dos muitos braços de água que penetravam a margem, destacava-se o esteiro marinho que banhava o monte de S. Francisco e o monte do Castelo. O sopé dos montes era inundado pelas vagas de água que, vindas do estuário, formavam uma «praia estreita e pequena»⁴⁸ nos terrenos onde se encontra actualmente a Baixa pombalina. No esteiro confluíam duas linhas de água «que correspondem hoje aos eixos Arroios - Anjos - Mouraria e S. Sebastião - Santa Marta - São José - Portas de Santo Antão»⁴⁹.

A existência deste esteiro foi descrita no primeiro documento de que há registo, da autoria do geógrafo árabe Edrici, que, no século XII, descreveu a cidade de Lisboa e o rio Tejo da seguinte forma:

«Lisboa ergue-se na margem de um rio que se chama Tejo ou rio de Toledo. A sua largura junto de Lisboa é de seis milhas e a maré faz-se sentir aí vivamente. Esta bela cidade estende-se ao longo do rio, está cercada de muralhas e é protegida por um castelo. No centro da cidade existe uma fonte de água quente, tanto no verão como no inverno»⁵⁰.

Depreende-se que a fonte de água que Edrici apontou seja o esteiro marinho pois, segundo a investigação do engenheiro Adolpho Loureiro referida na obra *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, as religiosas de S. Vicente navegaram de barco, no ano de 1173, desde o *promontorium sacrum* até à Mouraria, desembarcando

⁴⁴ OLIVEIRA RAMOS, Paulo, MAIA NABAIS, António J.C. – *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p. 10.

⁴⁵ O Holoceno, ou período Holocénico é a época do período Quaternário da era Cenozóica, que se iniciou há cerca de 11,5 mil anos e se estende até ao presente.

⁴⁶ Por ria entende-se o seguinte: enseada comprida e estreita na costa marítima, provocada pelo movimento isostático de abatimento da terra ou pelo movimento eustático de levantamento no nível do mar, de modo que este invadiu os vales fluviais separados uns dos outros por elevações orográficas oblíquas e perpendiculares à costa.

⁴⁷ DAVEAU, Suzanne – *Lisboa Subterrânea: A foz do Tejo, palco da história de Lisboa* Lisboa: Electa, 1994, p. 26.

⁴⁸ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 69.

⁴⁹ GASPAR, Jorge – *Lisboa Subterrânea: Lisboa, o sítio: ocupação e organização do território*. Lisboa: Electa, 1994, p. 15.

⁵⁰ EDRICI – *Lisboa e o Tejo nos princípios do séc. XII in Portugal na Espanha Árabe*, Vol. I, organização, prólogo e notas de António Borges Coelho. Lisboa: Seara Nova, pp. 71-72.

numa das portas da cidade (onde mais tarde viria a ser o arco do marquês do Alegrete), e daí partiram para o seu templo. A partir da sua investigação, Adolpho Loureiro não só provou a existência do esteiro, como também demonstrou que era navegável⁵¹. Um outro engenheiro, Augusto Vieira da Silva, também corroborou a existência do braço de água supracitado, referindo na obra *As Muralhas de Lisboa*, que «em épocas muito remotas, antes do aparecimento do homem sobre a terra, era essa região um extenso esteiro ou estuário por onde entravam e refluíam as águas do Tejo, separando os montes de S. Francisco e do Castelo»⁵².

Através das sondagens arqueológicas enunciadas no artigo intitulado «Novos dados sobre a ocupação pré-romana da cidade de Lisboa: as ânforas da sondagem nº 2 da Rua de São João da Praça»⁵³, da autoria de João Pimenta, Marco Calado e Manuela Leitão, foram detectados, em vários locais da colina do castelo e da vertente voltada a Sul, vestígios pré-romanos. Perante a localização dispersa dos vários vestígios encontrados, depreende-se que a área de ocupação pré-romana – com destaque para as colónias fenícias que aqui implantaram o seu entreposto comercial no século XII a. C, e lhe atribuíram a denominação de *Allis Ubbo* (baía amena) – tenha sido grande. Pela localização dos vestígios, também é possível depreender que na época pré-romana o esteiro já possuía um caudal mais reduzido do que aquele que possuía no início. Segundo Adolpho Loureiro, a evolução do caudal do esteiro e a sua conseqüente redução deveu-se ao desabamento de terras da vertente escarpada do monte de S. Francisco, que, pela acção dos vários agentes naturais (erosão do mar, do vento, das chuvas, ou de algum escorregamento ou fenómeno geológico⁵⁴), aterraram parcialmente o esteiro. Contudo, na opinião de Vieira da Silva, o esteiro foi-se «assoreando com as areias e terras acarretadas pelas águas, e entulhando com aterros trazidos pelos homens, de modo que durante o período da dominação romana na península ibérica já o esteiro devia achar-se reduzido a um estreito riacho, ladeado por terrenos pantanosos ou alagadiços»⁵⁵.

Apesar das opiniões divergirem em relação às causas que estiveram na origem da redução do caudal do esteiro, ambas são convergentes num ponto: o esteiro foi de facto aterrado. Para além disso é possível aferir, pela localização dos vestígios anteriormente referidos, que na época pré-romana o esteiro já possuía um caudal mais

⁵¹ «Naquelle tempo a margem do rio e do esteiro marítimo de Lisboa, entrando no valle, seguia por alturas da Boa Hora, da rua do Crucifixo, e pela praça de D. Pedro penetrava nas ruas de Santo Antão e de S. José até cima da rua das Pretas, para descer depois, e, passando pela frente do palacio do conde de Almada, continuar por detraz de S. Domingos, entrar no valle de Arroyos pela rua da Palma e descer pela da Mouraria. Seguindo pela base do monte, onde assenta o castello de S. Jorge e a sua cêrca, passava a S. Mamede e pela Magdalena, e prosseguia pela rua dos Bacalhoeiros até o chafariz d'El-Rei.

Para ver como era navegavel este esteiro cita-se primeiro o chamado Canal de Flandres, nome que principiou a dar se-lhe depois que os navios inglezes vieram a Lisboa como aliados de D. Fernando e de D. João I. Era talvez ahi que vinham fundear os navios flamengos, que frequentavam então o nosso porto. Sendo facto averiguado que se lhe dava anteriormente o nome de canal, não quereria com isto designar-se o primeiro canal de esgoto e de drenagem da via publica? Conta-se tambem que, quando D. Affonso Henriques mandou vir do promontorium sacrum, em 1173, as religiosas de S. Vicente, que é o padroeiro da cidade, vieram ellas em barco até a Mouraria, ao sitio onde havia então a porta da cidade, chamada depois a porta de S. Vicente (arco do marquez de Alegrete), onde foram desembarcadas e levadas processionalmente para o templo». Ver, sobre este assunto, LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 70.

⁵² VIEIRA DA SILVA, Augusto – *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, 3. Ed. Lisboa: CML, 1987, passim.

⁵³ PIMENTA, João, CALADO, Marco, LEITÃO, Manuela – «Novos dados sobre a ocupação pré-romana da cidade de Lisboa: as ânforas da sondagem nº 2 da Rua de São João da Praça» in *Revista Portuguesa de Arqueologia*. [Em linha]. vol, 8, n.º 2 (2005), pp. 313-334. [Consult. 28 Jan. 2014]. Disponível na internet: <URL: <http://www.igespar.pt/media/uploads/revistaportuguesadearqueologia>>.

⁵⁴ Adolpho Loureiro afirma que o fenómeno que esteve na origem deste aterro natural, e que se revelou fulcral no desenvolvimento da cidade junto do estuário, se voltou a repetir no século XVI, quando em 1597 se movimentaram terras do Monte de Santa Catarina. Ver, sobre este assunto, LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 69.

⁵⁵ VIEIRA DA SILVA, Augusto – *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, 3. Ed. Lisboa: CML, 1987, passim.

reduzido do que o primitivo, atestando a hipótese levantada por Vieira da Silva quando afirmou que o esteiro na época romana já não tinha a mesma largueza.

2.2 Da ribeira de *Olisipo* às praias medievais (ver Vol. IV, pp. 15-17)

(ZONA III – Cais do Sodré / Santa Apolónia)

A implantação romana nas colinas de Lisboa deveu muito às ocupações anteriores deste território, que se estendiam «desde as praias quaternárias de Sintra - Cascais e Caparica - Cabo Espichel até aos concheiros de Muge»⁵⁶. Aproveitando-se do castro⁵⁷ das povoações pré-romanas, os romanos construíram a sua muralha, bordejando as encostas onde se viria a implantar o castelo medieval. A muralha romana descia desde o *oppidum*⁵⁸ até ao esteiro do Tejo. Os romanos concentraram, na zona banhada pelo rio, as actividades portuárias e piscícolas, e apoderaram-se dos vales, implantando pontualmente os equipamentos basilares da civilização romana: as termas, localizadas junto ao esteiro supracitado; as fábricas de salga de peixe, também banhadas pelo braço de água; a necrópole, no lugar da actual Praça da Figueira; e o Teatro (um pouco acima da Basílica), sobranceiro à água, na encosta da colina fortificada. O império romano aproveitou as condições topográficas e hidrográficas, e foi moldando o território, que inicialmente se subdividia em pequenas ilhas alagadas, posteriormente ampliadas, ligadas entre si pela construção dos edifícios notáveis e dos bairros da urbe romana. O conjunto romano acabaria por se densificar, e o território abrangido por este núcleo, denominado de *Olisipo*, ostentaria, tal como Roma, o desígnio de município.

Os aterros não afectaram o comprimento do esteiro (apesar de ter ficado mais estreito) que se estendia, pelo menos, até ao Mosteiro de S. Domingos, como afirmou um cronista dominicano: «Achamos por memórias antigas que entrava por este sítio um grande esteiro do mar, que devia ter fundo para agasalhar navios; do que, vimos por nossos olhos certeza, não só conjecturas, no ano de 1571, quando se abriram os alicerces para o dormitório que agora serve, porque se descobriram silhares de pedraria bem lavrada, e a partes grossas argolas de bronze travadas e pendentes dela, como em cais, para servirem de amarrar navios [...]»⁵⁹. Acerca deste achado, Adolpho Loureiro referiu que este tipo de cais, construído em pedra de cantaria, com argolões em bronze, era utilizado, pelos romanos, para amarrar as embarcações. A presença destes vestígios romanos, encontrados nas fundações dos dormitórios do mosteiro, comprova, para além da existência de peças romanas edificadas junto do esteiro, a franca extensão que este alcançava a Norte.

No período muçulmano, e ao contrário do romano (*Pax Romana*), a cidade estava condicionada pelos tumultuosos avanços da reconquista cristã. Por isso, a cidade muçulmana concentrava-se sobretudo no interior da muralha fortificada. A cerca moura limitava os quinze hectares onde se encontravam a Medina e o Alcácer. Como esta pequena porção de terreno encerrada entre muros não era suficiente para albergar toda a população, a cidade extravasou os seus limites, apropriando-se de terrenos a nascente e a poente. A este nasceu Alfama, zona habitada por uma população ligada às actividades ribeirinhas; a oeste apareceu um subúrbio que estabelecia a ligação ao porto da Ribeira e aos terrenos cultivados, que gradualmente foram migrando para o interior, graças aos sucessivos

⁵⁶ **GASPAR, Jorge** – *Lisboa Subterrânea*: Lisboa, o sítio: ocupação e organização do território. Lisboa: Electa, 1994, p. 15.

⁵⁷ O castro é um lugar fortificado das épocas pré-romana e romana, na Península Ibérica. Corresponde a um povoado permanente ou a um refúgio das populações circunvizinhas em caso de perigo.

⁵⁸ Júlio César apelidou com esta designação algumas das povoações da Idade do Ferro, encontradas na Gália. As *oppidas* localizavam-se num ponto de cota mais alta, geralmente fortificado. *Oppidum* é o termo em latim utilizado para descrever as principais povoações constituintes do Império Romano que, após a conquista de determinado território, utilizavam as fundações pré-romanas normalmente localizadas neste cumes.

⁵⁹ Cit. por **MENDES, Fonseca** – *Lisboa e os Curiosos Fastos do seu porto*. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1951, p. 8.

aterros no esteiro da Baixa. Estes terrenos agrícolas, chamados de «salaios»⁶⁰, estendiam-se «para o espaço agrícola peri-urbano, por hortas que preench[iam] os dois vales»⁶¹ – o de Benfica e o de Arroios. A Lisboa muçulmana foi uma urbe fortemente densificada, concentrada no interior das suas muralhas, mas envolvida por espaços verdejantes. No período muçulmano o campo e o rio quase se tocavam, algo que se perdeu com a consolidação da cidade, que se interpôs entre ambos.

Tal como Lisboa, toda a costa sul e grande parte da costa ocidental da Península Ibérica estavam ocupados pelo povo muçulmano no século XI. Nesta época a Europa possuía dois pólos de desenvolvimento principais – o Mar do Norte e o Mediterrâneo –, e por isso era essencial recuperar a costa ocidental da Península Ibérica, essencial para estabelecer a ligação entre os dois mares. Apercebendo-se da importância estratégica que a cidade de Lisboa e a frente ocidental tinham no contexto internacional, D. Afonso Henriques conduziu os seus movimentos de expansão para sul, de modo a conseguir estabelecer uma área de influência portuguesa junto ao litoral. A vontade de D. Afonso Henriques em reconquistar Lisboa ia ao encontro das necessidades europeias, e por isso o conquistador português pôde contar com o apoio de um exército de 13 000 cruzados, que a 28 de Junho de 1147 entrava pelo Tejo, numa frota de 164 navios. A entrada desta frota foi descrita pelo cruzado inglês Osberno que, para além de descrever aspectos bélicos, também descreveu a cidade de Lisboa:

«Ao norte do rio está a cidade de Lisboa, no alto dum monte arredondado e cujas muralhas, descendo a lanços, chegam até à margem do Tejo, dela separado apenas pelo muro. Ao tempo que a ela chegámos, era o mais opulento centro comercial de toda a África e duma grande parte da Europa. Está edificada sobre o monte Artabro, que se prolonga até ao mar de Cádiz.

Separa do mundo o céu, as terras e os mares, por isso que ali acaba o litoral da Espanha, e em volta dela começa o oceano da Gália, e o limite setentrional, terminando ali o Oceano Atlântico e o ocidente. Diz-se, por isso, que Lisboa é uma cidade fundada por Ulisses. Os seus terrenos, bem como os campos adjacentes, podem comparar-se aos melhores, e a nenhuns são inferiores, pela abundância do solo fértil, que se atenda à produtividade das árvores, quer à das vinhas. É abundante de todas as mercadorias, ou sejam de elevado preço ou de uso corrente; tem ouro e prata. Não faltam ferreiros. Prospera ali a oliveira. Nada há nela inculto ou estéril; antes, os seus campos são bons para toda a cultura. Não fabricam o sal: escavam-no. É de tal modo abundante de figos, que nós a custo podemos consumir uma parte deles. Até nas praças vicejam os pastos. É notável por muitos géneros de caça: não tem lebres, mas tem aves de várias espécies. Os seus ares são saudáveis, e há na cidade banhos quentes»⁶².

A cidade muçulmana acabou por cair a 25 de Outubro de 1147, e depois da Reconquista os cristãos ocuparam a medina e o alcácer – pólo central da antiga cidade moura. Os muçulmanos que permaneceram na cidade foram deslocados para a zona da actual Mouraria, que nesse tempo ficava junto ao esteiro que corria vindo de norte, e que irrigava os terrenos e os seus hortejos.

No ano de 1220 o canal do esteiro já se encontrava entupido devido ao entulho e ao lixo nele depositado, impedindo, como afirma Vieira da Silva, as embarcações de navegarem para lá de um certo limite, marcado pela Rua da Calçetaria. O esteiro já não representava um limite tão vincado na frente ribeirinha, e por isso, no século XIII, a cidade acabou por extravasar esse limite. Foram construídas pontes e pontões sobre este córrego que

⁶⁰ Os salaios são, como refere Jorge Gaspar, uma «comunidade agrária peri-urbana [...] que progressivamente se difundiram para lá dos limites do município Romano, mas que tiveram neste o seu pólo original». Ver, sobre este assunto, **GASPAR, Jorge** – *Lisboa Subterrânea: Lisboa, o sítio: ocupação e organização do território*. Lisboa: Electa, 1994, p. 16.

⁶¹ **GASPAR, Jorge** – *Lisboa Subterrânea: Lisboa, o sítio: ocupação e organização do território*. Lisboa: Electa, 1994, p. 16.

⁶² **OSBERNO** – *Conquista de Lisboa aos mouros em 1147, Carta de um cruzado inglês*. Lisboa: Livros Horizonte, 1989, pp. 33-34.

possibilitavam o atravessamento para a margem ocidental do esteiro, e que duraram «até ao seu encanamento no final de Quatrocentos»⁶³. Apesar desse sinal de crescimento, a praia medieval, localizada nas traseiras da cerca da cidade, possuía uma dimensão transversal bastante reduzida, resultado da fraca expansão urbana (para poente e nascente) até aquele momento. Para além da sua extensão limitada, a praia era bastante apertada, não estava edificada, e tinha um limite bastante irregular.

2.3 A frente ribeirinha entre [1375 – 1495] (ver Vol. IV, p. 19)

(ZONA III Cais do Sodré / Santa Apolónia)

Com o acentuar dos conflitos com Castela, surgiu a necessidade de aumentar a área protegida da cidade e, por conseguinte, ampliar o seu limite fortificado. Com a construção da cerca fernandina no último quartel do século XIV, a muralha passou a ter uma presença considerável na frente ribeirinha, pontuando ritmadamente a praia, com as suas torres, portas e postigos.

O limite fortificado junto ao rio estava balizado pela Porta de Santa Catarina e pela Porta da Cruz⁶⁴. Estas duas entradas ligavam a cidade intra-muros às principais estradas que conduziam aos arrabaldes envolventes, localizados a este e a oeste. O restante limite fortificado compreendido entre estes dois acessos possuía múltiplas aberturas (cuja utilidade e importância variavam), que ligavam a cidade intra-muros à zona ribeirinha. A zona fronteira à muralha começava a oeste pela Porta de Cata-Que-Farás (anteriormente conhecida como Porta dos Cobertos), que estabelecia a ligação entre a Rua dos Cobertos e o Largo do Corpo Santo, localizado fora das muralhas. Após uma ligeira inflexão, a muralha estabilizava e mantinha-se paralela ao rio, no ponto onde a margem avançava e desenhava o cais da Porta da Oira. Neste cais eram recebidas as comitivas reais, uma vez que a restante extensão da margem ribeirinha era constituída por areia ou cascalho, sem cais espaçosos e normalmente ocupada com as actividades ligadas à construção naval.

A importância que o cais adquiriu neste período deveu-se, em parte, à proximidade da Porta da Oira. Esta fora construída no reinado de D. Diniz (juntamente com o troço de muro, edificado pelo mesmo monarca, antes da construção da muralha fernandina) e era, nos séculos XIV e XV, um dos locais mais luxuosos de Lisboa – sendo que grande parte das residências aristocráticas da época se localizavam nos terrenos vizinhos. Num dos livros da *Chancellaria de D. Diniz*, datado do século XIV, o rei D. Diniz fez graça e mercê a Abril Eanes, a quem chamava de guarda do porto de Lisboa, e ordenou-lhe que «[fizesse] sobre aquella trauanca da pedra do caes da Oira, que [ele] ali mand[ou] fazer, umas casas de moradia [...]»⁶⁵. Esta citação não só atesta a existência do Cais da Oira, como também demonstra o desejo dos soberanos regentes da época em conquistar, espaçada e pontualmente, terreno ao rio.

Para além deste cais existiam outros quatro, localizados a nascente: o Cais da Ribeira, junto à Porta com o mesmo nome; o Cais de Santarém ou Cais do Ribatejo, construído no alinhamento do Arco das Portas do Mar; o Cais da Pólvora e por fim o Cais do Carvão, encostados ao paramento exterior da muralha, próximos da Porta da Pólvora.

⁶³ CAETANO, Carlos – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 34.

⁶⁴ Esta porta foi a primeira abertura na muralha erigida no reinado de D. Fernando. Segundo Júlio de Castilho, entre o século XVI e o século XVII, as mercadorias vindas de este, trilhando caminho por Xabregas e Madre de Deus, só podiam entrar na cidade de uma forma: teriam que percorrer a calçada da Cruz de Pedra e a rua de Santa Apolónia, caminhar em direcção ao Campo de Santa Clara e ao Paraíso, e por fim atravessar a porta da Cruz.

⁶⁵ ANTT, *Chancellaria de D. Diniz*, liv. III, fl 40.

A toponímia dos cais estava geralmente associada ao local onde eram construídos, ao local de onde provinham as mercadorias ou ao tipo de mercadoria que recebiam. Apesar da função atribuída a cada cais ser específica, por vezes eram utilizados de outras formas, tal como acontecia com o Cais do Carvão, que na altura funcionava como palco das execuções dos condenados patibulares que estavam presos na cadeia dos galeotes, localizada a nascente. Esta conjugação de funções revela a capacidade versátil que os espaços da frente ribeirinha possuíam na altura. Por não serem espaços muito trancados conseguiram manter a vocação que os fundara e, ao mesmo tempo, conciliar outras actividades.

Embora se mantivesse bastante irregular, a zona ribeirinha revelava já indícios de uma crescente ocupação, resultante do aparecimento destes cais ao longo da linha de costa.

2.4 A frente ribeirinha entre [1495 – 1521] (ver Vol. IV, p. 48)

(ZONA III – Cais do Sodré / Santa Apolónia)

No início do século XVI a frente ribeirinha de Lisboa encontrava-se em pleno processo de ampliação devido aos sucessivos aterros sobre o Tejo. A área frontal compreendida entre a Porta da Oura e a Alfândega tornara-se uma faixa vasta, de traçado recto e paralelo ao rio. No extremo a este, a partir da Alfândega, a faixa perdia terreno e começava a estrangular, encostando-se cada vez mais perto da muralha. A oeste a largura da faixa também diminuía, mas com menos intensidade.

A extensa dimensão dos aterros na zona frontal devia-se sobretudo à implantação do Paço da Ribeira, ou Paço Real, mandado construir por D. Manuel. Desde muito cedo que este soberano acompanhou as actividades navais, assistindo todos os dias, segundo Júlio de Castilho, à construção das naus e das galés nos armazéns banhados pelo Tejo. Estava tão maravilhado com a construção náutica que decidiu edificar um palácio à beira do Tejo, donde, debruçado nas varandas, pudesse admirar todo o fulgor das obras navais. Criou-se então o Paço da Ribeira sobre as casas da Índia e da Mina, tal como refere Gaspar Corrêa em *Lendas da Índia*: «E porque o aposento d'El Rey era nos paços do Castello de Lisboa, e folgava de ser presente, e hia, e vinha cada dia estar nas casas dos almazens, entendeo em mandar fazer casas pera seu aposento nos mesmo almazens, em que se fizerão nobres paços, e debaixo delles grandes casas pera recolhimento e feitoria das mercadorias da India e Mina; o que depois polo tempo se fez em muyta perfeição, como oje em dia parece»⁶⁶.

Júlio de Castilho deduziu, a partir de uma série de documentos, que o Paço da Ribeira foi construído entre o ano de 1500 e 1505, e que a sua inauguração ocorreu no mês de Dezembro do último ano. Para descrever o primitivo Paço, Júlio de Castilho forneceu-se de uma estampa de Georg Braun que se intitula de *Olisipo, sive ut pervetustae lapidum indcriptiones habent, Ulysippo, vulgo Lisbona florentissimum Portugalliae emporiv*⁶⁷ (ver Vol. III, p. 5), onde se destaca a ponte que ligava o Paço da Ribeira ao baluarte banhado pelo rio. A descrição refere o seguinte:

«Comecemos pela banda do nascente.

É, na esquina da esquerda de uma viella, um corpo alto, com lojas, primeiro andar, e segundo. No cume da parede vê-se um mirante, composto de um torreão pequeno, com telhado em corucho, e acompanhado de

⁶⁶ CORRÊA, Gaspar – *Lendas da Índia*, Classe de Sciencias da Academia Real das Sciencias de Lisboa. 6 Vol. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1858-1863, tomo IV, p. 529.

⁶⁷ BRAUN, Georg – *Olisipo, sive ut pervetustae lapidum indcriptiones habent, Ulysippo, vulgo Lisbona florentissimum Portugalliae emporiv*. [Material Cartográfico]. [Coloniae: Apud Auctores, 1572]. – 1 vista: gravura; p&b; 20,30 x 48,40 cm, em folha de 23,60 x 56,10 cm. Dados da publicação atribuídos em conformidade com a publicação desta vista em: «Civitates orbis terrarum», liber primus, de Gerogius Braun, em 1572. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www.<URL: http://purl.pt/22211](http://purl.pt/22211).

terradinho coberto de tecto sobre columnellos. Este corpo tem nas lojas dois portões, o mais largo dos quaes é a porta publica chamada arco dos Pregos; do lado esquerdo do espectador ha um terraço, mais baixo que o primeiro andar, com duas outras portas, um das quaes é a porta publica chamada postigo da Moeda. Na altura do andar nobre, vêem-se duas grandes janella, ou antes quatro, agrupadas a duas e duas, e mais quatro sacadas unidas por varanda, que a imaginação se compraz em figurar lindamente rendilhada. No segundo andar ha seis janellas, ou antes três bipartidas, correspondendo a três salões, que se revelam em cima pelos três bicos do telhado dos mesmos salões.

A este corpo segue-se outro, em plano mais fora que o antecedente, e formando com elle um recanto em ângulo recto. Na sua face principal tem em baixo portões, de que apenas se vê um; os mais ficam occultos. No primeiro andar varias janellas, que também nos ficam encobertas, menos duas, ou três. No segundo andar cinco janellas, ou antes dez unidas a duas e duas, correspondendo a cinco salões que o telhado está revelando pela forma já indicada; com uma diferença: o occidental tem as empenas de nascente a poente. Entre o primeiro e o segundo andar parece correr um largo cordão de silharia. Na face que forma o ângulo reintrante vê-se uma serie de tres sacadas unidas por varanda.

Segue-se para o poente outro corpo mais baixo, com duas janellas grandes, ou quatro unidas a duas e duas, e em baixo uma porta. Telhado corrido. Esse corpo é flanqueado de uma torre alta, quadrada, com um portão no plano térreo.

Segue-se outro corpo, difícil de descrever; parece uma muralha alta, semi-acastelada, e que talvez fosse uma especie de fortificação da próxima porta do senhor D. Fernando chamada «dos Armazéns», porta com a qual o dito edifício fórma esquina. [...] Da esquina do segundo corpo de edificio, que parece o mais amplo e mais nobre, sáe de encontro ao Tejo com grande e formoso galeria composta de arcos sobre a praça, com um terraço por cima. Sobre este terraço ergue-se retrahida, outra galeria de arcos, ou janellas, também coroada de eirado. Ao meio campeia uma elegante torre ameçada, com alto corucho, e por baixo d'ella abre-se a porta publica denominada arco das Pazes.

Este bonito corpo saliente de galerias dá ao sul n'um edificio mais baixo, que avança sobre as ondas, em que se banha por tres lados. Todo de pedra, coroado de ameias, e respirando um ar guerreiro inconfundível, é o bastião marinho que defende a casa dos Reis, é o forte, cujo nome veio depois a passar ao torreão filippino, segundo veremos. [...] Ao nascente d'este bastião, surge outro corpo, mais puxado para dentro, com uma porta larga a abrir sobre uma longa ponte de embarque; esse corpo, dir-se-hia communicar por escada interior com o terraço dos arcos, e ser o caminho da Família Real desde o paço até aos bergantins»⁶⁸.

Ao contrário do Paço da Ribeira, esta galeria que se lançava ao mar foi posterior ao reinado de D. Manuel. Segundo Júlio de Castilho este lanço sobre as arcadas foi construído pelo rei D. João III e, pelo que afirmou Damião de Góis, foi traçado à imagem das arcadas do Mosteiro dos Jerónimos e das fortificações cobertas que existiam naquela época. Como afirmou Júlio de Castilho, com a construção desta galeria o rei D. João III conferiu à habitação que tinha sido construída pelo seu pai (D. Manuel I) «mais largueza, quebrou-lhe a monotonia de uma só face, aproximou-se do Tejo, e tomou assim posse indisputada e definitiva do lanço occidental da nobre praça»⁶⁹.

Segundo a Dissertação de Mestrado de Nuno Senos⁷⁰, intitulada de *O Paço da Ribeira – 1501-1581* e apresentada em 2000, o baluarte (ou bastião como lhe chamava Júlio de Castilho) foi construído entre o ano de 1508 e 1511, e estava ligado ao Paço da Ribeira pela respectiva galeria, construída entre 1510 e 1511. O baluarte

⁶⁸ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840 - 1919, pp. 248-250.

⁶⁹ Idem, op. cit., p. 251.

⁷⁰ SENOS, Nuno – *O Paço da Ribeira – 1501-1581*, Dissertação de Mestrado apresentada à FCSH da UNL, dactilografado, Lisboa 2000.

tinha a função de proteger a Casa da Índia, que partilhava o piso inferior do Paço da Ribeira com outras instituições relacionadas com as viagens marítimas. Para além de proteger a Casa da Índia, o baluarte também era responsável por defender as operações de desembarque das carreiras da Índia. Este, tal como a galeria, dividia-se em dois pisos. O piso térreo do baluarte recebia as embarcações e os carregamentos, e estabelecia a ligação com o piso térreo da galeria, que servia de «corredor de escoamento (mais que de guarda e de armazenamento) das preciosas mercadorias»⁷¹. No piso superior da galeria existia uma enorme «varanda que servia de corredor áulico para a entrada cerimonial na sala grande do paço»⁷², localizada no topo norte da ponte, como se pode ver na vista *Olisipo, sive ut pervetustae lapidum indcriptiones habent, Ulysippo, vulgo Lisbona florentissimum Portugalliae emporiv* (ver Vol. III, p. 5), segundo o *Theatrum Urbium* de Georg Braun, e na gravura intitulada *Profil de la famevse ville et port de mer de Lisbonne cappitale dv royavme de Portvga*⁷³ (ver Vol. III, p. 11), da autoria de Hugues Picart, anterior a 1755.

No extremo oposto ao baluarte e à galeria ficava o edifício da Alfândega, iniciado (tal como o Paço da Ribeira) no reinado de D. Manuel, nas primeiras décadas do século XVI. Segundo Carlos Caetano, as obras começaram em 1517, data em que os terrenos para o construção do coetâneo Terreiro do Trigo foram doados. Na *Vista de Lisboa*⁷⁴ (ver Vol. III, p. 1) de 1530, desenhada por António de Holanda e Simao de Benning, ainda é possível ver a Alfândega em construção, que só viria a ser concluída no reinado de D. João III.

A construção deste edifício destacou-se na época por ter sido edificada sobre o rio. Através das técnicas que já tinham sido utilizadas na construção do baluarte anteriormente referido, formaram-se aterros bem consolidados e implantaram-se estacas em pleno rio. A beleza desta construção foi evidenciada por Damião de Góis, que via na Alfândega uma «mole imensa de pedra, escorada com grandes estacas muito juntas, espetadas a maço no mar»⁷⁵. O edifício era constituído por uma estrutura compacta, bastante regular, «feito todo de pedra cantaria em figura quadrangular»⁷⁶, e assentava num pódio avançado ligeiramente sobre a água, que impunha «uma severa regulação à frente fluvial [...] com um logradouro praticável e um cais privativo»⁷⁷, como é possível verificar pelas gravuras e pela *Planta da Cidade de Lisboa : 1650*⁷⁸ (ver Vol. III, p. 78), desenhada por João Nunes Tinoco. A implantação da Alfândega destacava-se pela posição sensivelmente oblíqua em relação ao Paço da Ribeira, que segundo Carlos

⁷¹ CAETANO, Carlos – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 208.

⁷² Idem, op. cit., p. 208.

⁷³ PICART, Hugues, – *Profil de la famevse ville et port de mer de Lisbonne cappitale dv royavme de Portvgal* [Visual gráfico]. [S.l.: s.n., 1987] [Queluz : Núcleo Centro de Publ. Cristãs]. - 1 rep. de obra de arte: color.; 32 x 66 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/13577/2](http://purl.pt/13577/2).

⁷⁴ BENNING, Simao de, HOLANDA, António de – *Vista de Lisboa em 1530* [documento icónico]. [S.l.: s.n., 15--?]. Disponível em [www:<URL: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/Lisboa_1530.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/Lisboa_1530.jpg).

⁷⁵ GÓIS, Damião de – *Descrição da Cidade de Lisboa*, tradução do texto latino, introdução e notas de José da Felicidade Alves. Lisboa: Livros Horizonte, 1988, p. 55.

⁷⁶ OLIVEIRA, Nicolau de cit. in CAETANO, Carlos – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 226.

⁷⁷ CAETANO, Carlos, op. cit. p. 163.

⁷⁸ *Planta da Cidade de Lisboa: 1650* [João Nunes Tinoco]. Planta da Cidade de Lisboa em que se mostram os muros de vermelho com todas as Ruas e praças da Cidade: 1ª cópia da planta de 1650 (desaparecida) mandada fazer pelo general Pinheiro Furtado, e por ele oferecida à Câmara Municipal de Lisboa em 1850 [...] – [s.l.: s.n., s.d.]. – 1 planta ms.: color.; 88 x 62 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

Caetano foi influenciada pela implantação da Igreja da Misericórdia⁷⁹, que impôs o «seu limite Norte e a sua orientação global, nitidamente tangente às linhas de nível do sítio, retomando os dados da cidade medieval, nomeadamente na concentricidade em torno da colina do castelo»⁸⁰, conferindo ao Terreiro do Paço um desenho característico, que só desapareceria com o traçado pombalino.

Antes da construção do baluarte, da galeria do Paço da Ribeira, e da Alfândega, tudo indica que a faixa ribeirinha que correspondia à praia medieval estava ainda desocupada, sem quaisquer edificações, com excepção de algumas estruturas efémeras que apoiavam as actividades navais. A construção destes edifícios notáveis transformou a estrutura que a praia medieval possuía, dividindo a frente ribeirinha em espaços com carácter distinto. Destes destaque no centro a formação do Terreiro do Paço, que assinalou não só o final da ribeira medieval, mas também o início daquela que seria a matriz fundadora da futura faixa ribeirinha lisboeta.

No século XV, o Terreiro do Paço ainda não tinha sido aterrado; era apenas «praia de cascalho, areias e lodos, como em geral toda a frontaria marítima da Cidade»⁸¹, onde se instalavam os *espalmadeiros* – local de querenagem e construção das embarcações. Apesar de no ano de 1478 se ter planeado fazer um cais de embarque neste lugar, antes do projecto para o Paço da Ribeira, só mais tarde é que, por ordem do rei D. Manuel, os *espalmadeiros* foram aterrados, conquistando ao rio o terreno necessário até atingir a configuração do Terreiro do Paço⁸².

No ano de 1500, o rei D. Manuel ordenou que se desse início à construção do dito cais, para que apoiasse os armazéns da Casa da Mina, já edificados neste local, e que na altura recebiam os produtos originados pela Conquista. O mesmo monarca ordenou também que se aterrasse a zona em frente do local onde mais tarde se implantaria o Terreiro do Paço e se construísse um tabuleiro ao longo da praia, como podemos depreender das palavras de Damião de Góis, em *Chronica do Felicissimo Rei Dom Emanuel*: «[...] mandou fazer de novo ho caes da pedra de Lisboa, & tabuleiros de longo da praia, & chaparises da cidade tudo de pedra canto»⁸³. A construção do cais e dos aterros não impediu contudo que se continuasse a utilizar a praia para os trabalhos de construção de navios da armada portuguesa, actividade que se manteve após a formação do Terreiro do Paço.

No século XVI, o Terreiro do Paço, «nobre e desafogado logradouro» balizado entre o Paço Real e a Alfândega, media, segundo Júlio de Castilho, 620 passos de comprimento por 200 de largura. Com os limites oeste e este definidos pelos dois edifícios notáveis acima mencionados, a enorme esplanada do Terreiro do Paço era formada a norte por «uma larga frente urbana de cerca de 172 metros, virada ao Tejo, composta por quatro grandes conjuntos arquitectónicos»⁸⁴. Acerca do desenho do Terreiro do Paço, Hélder Carita referiu no livro *Lisboa Manuelina e a*

⁷⁹ A congregação da Misericórdia foi fundada no ano de 1498, pela Rainha D. Leonor, na capela de Nossa Senhora da Piedade da Terra-sôlta, no claustro da Sé de Lisboa. Com o crescimento da congregação, a capela da Terra-sôlta deixou de ser suficiente. Por isso D. Manuel mandou edificar uma igreja, escondida por detrás do Terreiro do Trigo, da Alfândega e da Casa dos Contos, que segundo Frei Nicolau de Oliveira era «toda de pedra de cantaria, com huma altissima aboboda da mesma pedra, e fundada sobre vinte columnas postas em sua deuida correspondencia [...]». Ver, sobre este assunto, **OLIVEIRA, Nicolau de** – *Livro das Grandezas de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Regia, 1804, p. 197.

⁸⁰ **CAETANO, Carlos** – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 162.

⁸¹ **CASTILHO, Júlio de** – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 234.

⁸² Os trabalhos de construção do terreiro do Paço consistiam na utilização de um engenho, a que se chamava bugio, e que consistia em bater e afundar a estacaria que suportava os aterros e os alicerces. Bluteau refere a utilização deste processo no ano de 1584, quando se construía o forte do Terreiro do Paço, sobre estacas e massames.

⁸³ **GÓIS, Damião de** – *Chronica do Felicissimo Rei Dom Emanuel*. Lisboa: impresso em casa de Francisco Correa, 1566-1567, fol. 110.

⁸⁴ **CARITA, Hélder** – *Lisboa Manuelina e a Formação de Modelos Urbanísticos da Época Moderna (1495-1521)*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p. 63.

Formação de Modelos Urbanísticos da Época Moderna, 1495-1521, que a construção da Alfândega «em simetria com a varanda do Paço Real [...] [veio] conformar a Ribeira numa nova estrutura de praça, constituída por três corpos arquitectónicos em U, morfologia que marc[aria] definitivamente a imagem de toda a cidade»⁸⁵.

As alterações que surgiram após a construção dos edifícios monumentais não foram somente espaciais; foram também programáticas. Com a transferência do poder real para esta zona – sublinhada pela fixação da residência do rei a poente –, que passou a estar próximo do poder municipal – materializado pelos edifícios do Terreiro do Trigo e da Alfândega a nascente –, o Terreiro do Paço passou a estar sobre a alçada destas duas autoridades.

A sul o Terreiro do Paço era caracterizado pelo Cais da Pedra acima mencionado. Este cais fazia parte de um conjunto de novas estruturas de embarque e desembarque, construídas para equipar os recentes espaços conquistados ao rio. O Cais da Pedra foi descrito por Carlos Caetano como «uma vasta e muito profunda plataforma rectangular que avanç[ava] valentemente pelo rio e onde, a espaços regulares, se inser[iam] escadarias nas suas três faces, facilitando as operações de embarque e desembarque»⁸⁶.

Na restante frente fluvial da cidade também foram construídas algumas pontes, como a Ponte da Ribeira das Naus e a Ponte da Casa da Índia, localizadas a poente do baluarte e da ponte do Paço da Ribeira. Como se pode observar na vista *Olisipo, sive ut pervetustae lapidum indcriptiones habent, Ulysippo, vulgo Lisbona florentissimum Portugalliae emporiv* de Braun (ver Vol. III, p. 5), a zona localizada a nascente da Alfândega era a que aparentava estar menos trabalhada. A faixa ribeirinha era constituída por um pedaço triangular, que tinha num dos seus vértices uma ponte que possivelmente pertencia à Alfândega e, no outro, uma faixa de terreno que estreitava de encontro à torre da muralha a nascente.

2.5 A frente ribeirinha entre [1521 – 1557] (ver Vol. IV, p. 23)

(ZONA III – Cais do Sodré / Santa Apolónia)

Após a morte de D. Manuel I, foi aclamado rei D. João III. Este monarca acabou por abandonar o Paço da Ribeira, optando por viver, num primeiro momento, no lugar de Xabregas, e, posteriormente, no Paço de Santos (de que se falará mais adiante). Apesar da mudança da residência real, foram feitas obras consideráveis no Paço da Ribeira. As inúmeras actividades construtivas que se fizeram sentir neste período deveram-se certamente ao terramoto que se fez sentir em Lisboa no ano de 1531, destruindo prédios, palácios e edifícios religiosos.

Numa carta⁸⁷ (preservada actualmente na Torre do Tombo) enviada pelo Cardeal N. Gaddi a D. João III, o bispo italiano afirmava, após consultar alguns dos principais arquitectos italianos, que o Paço pensado pelo rei português seria, caso fosse construído, o «mais bello e melhor imaginado que nunca se tinha visto»⁸⁸. Compreende-se, através deste depoimento, que D. João III planeava reconstruir o Paço da Ribeira, provavelmente destruído em alguns troços pelo terramoto de 1531. Através da estampa *Olissipo Quae Nunc Lisboa [...]*⁸⁹ de Braun (ver Vol. III, p.

⁸⁵ **CARITA, Hélder** – *Lisboa Manuelina e a Formação de Modelos Urbanísticos da Época Moderna (1495-1521)*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p. 95.

⁸⁶ **CAETANO, Carlos** – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 148.

⁸⁷ *Corp. Chron.*, parte II, maço 242, doc. 25, e reproduzida a pag. 412 do tomo VI do Corpo diplomático português. Comunicação de Juromenha a Raczynski – Dict. Hist. Art., p.129.

⁸⁸ **GADDI, Niccolò** cit. in **CASTILHO, Júlio de** – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 287.

⁸⁹ **BRAUN, Georg** – *Olissipo Quae Nunc Lisboa [...]*[Material Cartográfico]. [Lisboa: s.n., 19--?]. – 1 vista, reprodução: p&b; 36,30 x 46,80 cm em folha de 44,10 x 63,60 cm. O exemplar, C.C. 381 A., apresenta duas cotas antigas escritas no verso. Na margem superior contém a seguinte menção: «Plano de Lisboa do Século XVI, segundo a gravura do Theatrum Urbium». Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/22208](http://purl.pt/22208).

6), é possível notar algumas das alterações efectuadas durante o seu reinado. Nesse desenho, cuja vista é anterior a 1584, a «manuelina Casa da Índia, soffrega com as opulências que todos os annos recebia de fora, mudou de logar e veiu para a margem do caes. Levantaram-se ali em renque armazéns para esse tráfego. Os eirados da galeria, que emolduravam pelo poente a área do terreiro, desapareceram, e foram substituídos por telhados»⁹⁰. A frente do edifício primitivo do Paço da Ribeira mudara de aspecto, observando-se «varandas corridas, mais janellas, mais regularidade architectonica em toda a frontaria»⁹¹. O baluarte e a ponte do Paço também sofreram alterações: «o forte simplificou-se, perdeu a excrescencia do lado oriental, e (segundo se póde presumir) toda essa galeria d'el-Rei D. João III perdeu não menos o seu aspecto primitivo»⁹². Para além disso a galeria do piso térreo já não existia, e os terraços que antes encimavam os edifícios do Paço da Ribeira foram cobertos com telha, tal como aconteceu com os terraços da galeria (ver Vol. III, p. 15).

Como já se referiu anteriormente, o edifício da Alfândega só seria concluído no reinado de D. João III. Este edifício de planta quadrangular, situado a sul da Igreja da Misericórdia, albergava no seu interior as repartições da Alfândega das Setes Casas, a Casa dos Contos e o Terreiro do Trigo. Segundo uma descrição de Júlio de Castilho, este edifício implantava-se da seguinte maneira: «Defronte do portal da Misericórdia, mas um pouco desviado para o lado do Nascente, erguia-se, todo elle cantaria, um vasto edificio quadrangular, obra d'el-Rei D. Manuel e D. João III. Tinha uma das frentes, a do Norte, para o adro das vendeiras de flores, e para as escadas da mesma Misericórdia; outra para a praça do peixe e Malcosinhado, ao Nascente; outra para o Tejo, ao Sul; e a outra emfim para o terreiro chamado «do Paço»; era a do Poente»⁹³.

As Sete Casas localizavam-se no piso superior da ala este do edifício. Aí ficavam as repartições onde se despachavam os vinhos, as carnes, os azeites, as frutas, a lenha, o carvão e os escravos. Sobre o mar existia uma banda de 14 armazéns, de cobertura abobadada, onde se recolhiam as mercadorias que chegavam. Por cima destes armazéns ficava a habitação do Provedor da Alfândega. Do lado oposto, na ala oeste, ficava a Casa dos Contos, onde se prestavam contas de todos os bens e rendas do Estado. Por fim, no limite norte da Alfândega, ficava o edifício do Terreiro do Trigo, onde se armazenava e vendia o respectivo cereal, e que, apesar dos terrenos para a construção do Terreiro terem sido doados no mesmo dia em que se iniciaram as obras da Alfândega, só fora construído no reinado de D. João III.

Embora tivessem programas distintos, o Terreiro do Trigo e a Alfândega faziam parte do mesmo complexo, apertado entre a Igreja da Misericórdia e o rio. O terreiro localizava-se no limite norte da Alfândega, representando como afirmou Carlos Caetano, «a via mais moderna e mais monumental de toda a Lisboa»⁹⁴, por ser a ligação entre o Terreiro do Paço e a Ribeira das Portas do Mar. Segundo Júlio de Castilho o edifício era «um grande claustro, achatado, comprimido, a ponto que as duas arcadas, ou partes, do Norte e do Sul, ficavam collocadas quasi junto uma da outra, apenas a trinta e dois pés de distancia, sem dar logar aos outros dois lanços, representados apenas pelas duas cabeceiras do mesmo corredor. A cada lado trinta e dois arcos sustentavam quarenta e oito casarões onde se recolhia trigo; e nos vãos dos arcos estacionavam cento e sessenta medeiras, e um cento de outras mulheres, que todas se empregavam, umas em medir outras em joear o cereal para a venda»⁹⁵. Sabe-se que o

⁹⁰ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, pp. 248-250.

⁹¹ Idem, op. cit., pp. 248-250.

⁹² Idem, ibidem, pp. 248-250.

⁹³ Idem, ibidem, pp. 252-253.

⁹⁴ CAETANO, Carlos – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 162.

⁹⁵ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 221.

Terreiro do Trigo era constituído por três corpos longitudinais, com dimensões semelhantes, sendo que o corpo central era descoberto, funcionando como via de comunicação entre o Terreiro do Paço e a Ribeira das Portas do Mar. O edifício possuía dois pisos, sendo que no piso superior se armazenava o trigo que, no piso inferior, era joeirado, medido e vendido.

A Ribeira das Portas do Mar, localizada a nascente da Alfândega, era um lugar privilegiado da frente ribeirinha da época, devido à amplitude que alcançara com os aterros e com o muro acostável que os limitava. As gravuras existentes que retratam Lisboa nesta época confirmam essa evolução, ilustrada pela existência de vários pontos de desembarque nesta ribeira. Na *Vista Panorâmica de Lisboa*⁹⁶ (ver Vol. III, p. 3), desenhada entre 1540 e 1550, e na estampa de Braun, intitulada *Olissipo Quae Nunc Lisboa [...]* de 1598 (ver Vol. III, p. 6), constata-se que a Ribeira das Portas do Mar era constituída por um enorme tabuleiro, com um traçado mais recto na zona frontal, onde se encontravam, porventura, os Cais da Rainha⁹⁷ e o Cais de Santarém⁹⁸, ladeado por duas bolsas (a este e a oeste) onde atracavam as embarcações.

Apesar da implementação destas novas estruturas portuárias, tudo leva a crer que existiam nessa altura cais da época medieval, como o da Pólvora e o do Carvão, que ainda estavam em funcionamento. Para além destes cais mais antigos, Carlos Caetano referiu ainda que, apesar da franca remodelação que a frente ribeirinha atravessava, certas estruturas de desembarque, muito precárias e de carácter efémero, permaneciam em funcionamento, sobretudo nos pontos em que a margem ainda não estava regularizada⁹⁹.

2.6 A frente ribeirinha entre [1557 – 1604] (ver Vol. IV, p. 25)

(ZONA III Cais do Sodré / Santa Apolónia – «Planta da Cidade de Lisboa : 1650» – Colecção Vieira da Silva)

Na *Planta da Cidade de Lisboa: 1650* (ver Vol. III, p. 78), desenhada por João Nunes Tinoco, não aparecem os cais ou os tabuleiros que regularizavam a Ribeira das Portas do Mar e os restantes terrenos a oriente, destacando-se, em particular, o desaparecimento do pódio e do cais já descritos, onde assentava a Alfândega. Esta omissão deveu-se, porventura, à distância que a margem avançou neste período, deixando para trás, em terra firme, estas estruturas portuárias. De acordo com a mesma planta a margem aparentava estar mais irregular, levando a crer que o aumento da largura da margem não teve somente origem humana, mas também natural, causada, possivelmente, pelo processo de assoreamento do rio. Esta hipótese foi confirmada por Júlio de Castilho que, após minuciosa observação da Ribeira das Portas do Mar na estampa *Olissipo Quae Nunc Lisboa [...]* de Braun (ver Vol. III, p. 6), comprovou que «só uma parte d'este terreiro, que a pouco e pouco se foi augmentando, pela fuga das aguas e pela industria dos homens»¹⁰⁰.

⁹⁶ *Vista Panorâmica de Lisboa* [documento icónico]. [S.l.: s.n., 1540-1550]. – 1 desenho: p&b. Disponível em [www.<URL: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/ff/Lisboa_quinhentista.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/ff/Lisboa_quinhentista.jpg).

⁹⁷ A Ribeira foi de facto, um sítio extraordinariamente rico em ambientes, que contrastavam entre si. E apesar de alguns não parecerem muito agradáveis, o local foi constantemente visitado pela rainha D. Catarina, mulher do rei D. João III, que passeava entre as barracas de venda, misturando-se com o povo. Talvez por isso existisse na Ribeira um cais denominado de cais da Rainha.

⁹⁸ O Cais de Santarém era nessa altura o local de destino onde aportavam os mareantes vindos dessa localidade espanhola. A construção destes cais foi determinante na relação da cidade com o rio, que procurou, ao longo dos anos, dotar-se das infra-estruturas necessárias ao comércio de pessoas e bens.

⁹⁹ Como exemplo, Carlos Caetano refere uma ponte de madeira, construída junto à Porta da Oura, que face à fragilidade que apresentava, obrigou à publicação em alvará de uma ordem, impedindo que quem utilizasse a ponte levasse consigo mercadoria que fosse de «moor peso do que huum homem pode leuuar as costas» Ver, sobre este assunto, IAN-TT – Corpo Cronológico, PI – 11, 15, de 23-2-1512 (Apêndice doc.: Doc. 22) in **CAETANO, Carlos** – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 146.

¹⁰⁰ **CASTILHO, Júlio de** – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 191.

Apesar da aparente irregularidade da margem, o alçado ribeirinho ganhou uma maior definição após a construção de mais um edifício notável: o Palácio Côrte-Real (assinalado na planta de João Nunes Tinoco como Paços do Infante). Este palácio implantou-se, como tantos outros, junto do Paço da Ribeira, cuja construção atraiu para junto do rio várias residências nobres. Tal como se pode constatar nos dias de hoje através de qualquer gravura que retrate a época (como as estampas já referidas de Georg Braun), este palácio constituía um notável exemplo arquitectónico que, de forma sumptuosa, ousava rivalizar com o próprio Paço da Ribeira. Construído, segundo Júlio de Castilho, no ano de 1585, destacava-se não só pelas quatro torres, mas também por se apoiar num embasamento cintado por muros. No interior do palácio este limite era transposto visualmente a partir dos dois terraços laterais, onde se passeava com total domínio sobre o Tejo: «Compunha-se o palácio de quatro lanços com uma quadra ao meio; flanqueavam-n-o quatro torreões acoruchados, com altas grimpas: dois para terra, e dois para o Tejo; e d'estes últimos destacavam-se dois compridos eirados, sobranceiros á linha de agua, que lhes vinha beijar o embasamento. No intervallo entre estes eirados, um jardim»¹⁰¹.

O palácio aparece em primeiro plano nas gravuras *Vué du Palais Royal de Lisbonne*¹⁰² (ver Vol. III, p. 34) e *Palais du Comte d'Avero [sic] a Lisbonne ou Charles III a été logé*¹⁰³ (ver Vol. III, p. 33). Na primeira, aparece o alçado voltado para a Ribeira das Naus. Nesta gravura é possível observar um cais que, segundo Júlio de Castilho, se encostava ao jardim do palácio¹⁰⁴, permitindo a quem aí habitasse, que desembarcasse sem ser necessário recorrer ao cais do Paço da Ribeira, a nascente da casa Côrte-Real. Na segunda gravura foi representado o alçado oposto, voltado para o Largo de Corpo Santo¹⁰⁵ e para as tercenças a poente. Nesta última gravura percebe-se que a entrada principal do palácio dominava o Largo do Corpo Santo, onde normalmente aguardavam os coches que vinham trazer as senhoras da corte para visitar a Rainha.

Para descrever algumas das dimensões do Palácio Côrte-Real, Júlio de Castilho recorreu uma vez mais ao Tombo da Cidade. Neste documento refere-se que o alçado voltado a oeste, sobre o Largo de Corpo Santo, media da torre norte à torre sul «39 varas, 3 palmos e 2/10 de palmo»¹⁰⁶. O corpo com terraço, que se prolongava em direcção ao Tejo após passar o torreão sul, media de comprimento «33 varas, 2 palmos, e 2/10»¹⁰⁷ de palmo; de

¹⁰¹ Idem, op. cit. p. 463.

¹⁰² *Vué du Palais Royal de Lisbonne* [Visual gráfico]. [S.l.: s.n.,1985]. – 1 reprodução de obra de arte: color.; 25 x 30 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/12659/3](http://purl.pt/12659/3).

¹⁰³ *Palais du Comte d'Avero [sic] a Lisbonne ou Charles III a été logé* [Visual gráfico]. [S.l.: s.n.,1985]. – 1 rep. de obra de arte: color.; 25 x 30 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/12657/3](http://purl.pt/12657/3).

¹⁰⁴ Anos mais tarde, durante as obras de ampliação da oficina das máquinas do Arsenal da Marinha, foram encontrados vestígios que, pelo testemunho de Júlio de Castilho, se julgam pertencer ao jardim do palácio. Diz o olissipógrafo que o Eng.º Carlos de Pezerat, responsável pela respectiva ampliação, encontrou muros com 1 metro de altura, revestidos a azulejo, dispostos em planta quadrada. No centro deste quadrado murado, pavimentado com ladrilho, existia um tanque circular. Todos estes elementos foram cuidadosamente levantados pelo Eng.º Pezerat.

¹⁰⁵ O largo de Corpo Santo era limitado pelo Convento dos Dominicanos a oeste, pela Ermida do Corpo Santo a norte, e pelo Palácio Côrte-Real a este. Este largo caracterizava-se pelo ambiente marítimo, desde sempre ligado ao rio, através das actividades piscatórias que nele decorriam, habitado por marinheiros e barqueiros que frequentavam as tabernas junto da muralha. As medições deste largo encontram-se escritas no Tombo da Cidade, cujo autor foi José Valentim de Freitas. Apoiando-se neste documento, Júlio de Castilho afirma que o largo de Corpo Santo, «na direcção Norte – Sul; tinha de comprimento 52 varas, 3 palmos, e 2/10 de palmo; de largura ao Nordeste 38 varas, 2 palmos, e 3/10, e ao Sul 22 varas, 2 palmos, e 5/10». Ver, sobre este assunto, **CASTILHO, Júlio de** – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 489.

¹⁰⁶ **CASTILHO, Júlio de** – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 486.

¹⁰⁷ Idem, op. cit., p. 486.

altura este corpo media «44 varas e 5/10»¹⁰⁸ de palmo. O alçado oeste media no total «72 varas, 5 palmos e 4/10 de palmo»¹⁰⁹. Em relação ao alçado contrário, aberto a este, as dimensões eram as mesmas. Contudo o lado nascente do palácio destacava-se por possuir um terreno que ocupava toda a largura do alçado este, e que de comprimento media 36 varas, 1 palmo e 2/10 de palmo. Este terreno estendia-se até tocar no recinto pertencente ao Arsenal da Ribeira das Naus. Nele encontravam-se as cavalariças, o picadeiro, o palheiro e outras dependências do palácio.

Contudo, na planta de João Nunes Tinoco o palácio aparece representado como um volume compacto (tal como os restantes edifícios da planta). A fisionomia deste edifício, tal como foi descrita anteriormente, só foi representada mais tarde, na *Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo*¹¹⁰ (ver Vol. III, p. 79), de 1727.

A construção desta residência régia delimitou, com a devida clareza, dois espaços distintos que já existiam: o Corpo da Guarda (mais tarde denominado Corpo Santo), localizado a Oeste dos Paços do Infante, e a Ribeira das Naus. Apesar das actividades de construção naval ocorrerem em diversos pontos da frente ribeirinha, chegando a ocupar, como se pode ver na estampa *Olissipo Quae Nunc Lisboa [...]* (ver Vol. III, p. 6), o próprio Terreiro do Paço, a criação da Ribeira das Naus permitiu centralizar essa produção.

A Ribeira das Naus funcionava como um enorme estaleiro naval ao ar livre. Sabe-se, pela representação na *Planta da Cidade de Lisboa: 1650* (ver Vol. III, p. 78), que a Ribeira das Naus se encontrava cercada de 'parede e varadouro', que a separavam dos edifícios envolventes a norte, este e oeste. Depreende-se por esse facto que era um local privado, cujo acesso era exclusivo de quem estava associado às actividades navais. O resguardo desta zona é compreensível, uma vez que a actividade e a produção naval eram fortes alicerces económicos (e até mesmo políticos), que necessitavam de ser resguardados. Posto isto, pode-se afirmar que a criação da Ribeira das Naus se revelou bastante importante porque, para além de contribuir para a formação de um lugar cuja vocação era de facto a produção naval, inseriu o tema do espaço privado na frente ribeirinha, que até aquele momento só tinha tido uma ocupação e utilização pública.

No final do século XVI a Casa da Índia mudou de instalações, como se poder ver na planta acima mencionada. Julga-se que este edifício, assinalado na planta como Eirado da Casa da Índia, possa ter absorvido as anteriores estruturas da Casa da Índia, construídas no reinado de D. João III, e representadas como se referiu anteriormente na estampa *Olissipo Quae Nunc Lisboa [...]* (ver Vol. III, p. 6).

No topo sudeste, o edifício possuía um torreão, conhecido por torreão do Forte, que fora construído no ano de 1584, durante o período da dinastia filipina (ver Vol. III, p. 16). O torreão proposto por Filipe Terzi era composto por dois pisos de planta quadrangular que, segundo Júlio de Castilho, era «elegante nas suas proporções»¹¹¹, e se assumia perante o Tejo como «um enorme vulto branco»¹¹². O Eirado da Casa da Índia possuía, diante de si, um cais a que se acedia através de um espaço confinado por muros que rematavam no torreão e abriam, a poente, na direcção da Ribeira das Naus. Tanto as estruturas construídas por D. João III junto do rio, como a nova Casa da Índia, se distinguiam do edifício primitivo manuelino da Casa da Índia e da Mina, construído no piso térreo do Paço da Ribeira. Esta distinção baseava-se, para além das diferenças formais e funcionais, na distância que cada uma apresentava em relação ao rio.

¹⁰⁸ Idem, ibidem, p. 486.

¹⁰⁹ Idem, ibidem, p. 486.

¹¹⁰ [*Planta Parcial de Lisboa: 1727*]. *Planta Topographica da Marinha das Cidades de Lisboa Occidental e Oriental desde o Forte de S. Jozeph de Riba-Mar té o Convento do Grilo*. Feito no ano de 1727. – Escala 300 braças. – [s.l.: s.n.], 1727. – 1 planta ms.: color.; 452 x 90 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

¹¹¹ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 309.

¹¹² Idem, op. cit., p. 309.

Tal como o torreão do Forte, existia, junto do rio Tejo, uma fortificação militar denominada de baluarte de S. João, ou forte da Vedoria. Construído próximo do eixo meridional do Terreiro do Paço, este baluarte também fazia parte da lista de obras filipinas. No mesmo ano em que foi construído o torreão, o padre Duarte de Sande afirmou, no tomo VI do *Archivo Pittoresco*, que servia de embelezamento ao palácio do Paço da Ribeira «o baluarte que se construiu até á praia, e est[ava] bem fortificado e bastecido de artilheria e da todas as machinas precisas»¹¹³. A construção deste torreão e do baluarte marcavam o início das obras de fortificação do Terreiro do Paço, que só seriam terminadas mais tarde, no início do século XVII.

Nesta época foi evidente a deslocação de programas mercantis – anteriormente posicionados no interior das muralhas (como o Açougue por exemplo) – para o Terreiro do Paço, sublinhando a vocação comercial que este espaço possuía, derivada da posição central que ocupava na cidade. Foram vantagens como a facilidade de descarga e lavagem do peixe que levaram, no século XVI, à fixação do mercado do peixe no Terreiro do Paço, no extremo oposto ao Paço da Ribeira. Apesar do espaço ocupado pelo mercado estar delimitado propositadamente, de forma a incomodar minimamente a vivência do terreiro, a sua proximidade com o edifício da Alfândega não era agradável. De modo a resolver este problema, João Brandão de Buarcos propôs «mãdar tirar lhe aquela frontaria do pescado donde proced[ia] tâta sugidade e maos cheiros, que [era] muita fea cousa pera quãdo .V.A. [ia] aos despachos. E esta soo rezã bast[ava] pera tirar, quãto mais avendo tâtas houtras, e mudarse pera a Porta do Mar o pexe, pois [tinha] o mesmo aparelho do mar pera se descaregar e praça tâ pertencente pera elle com ha em que ora est[ava]»¹¹⁴.

Perante os argumentos apresentados por João Brandão de Buarcos, a Praça Geral dos Comestíveis (designação com a qual era conhecida a panóplia comercial que habitava no Terreiro do Paço) transferiu-se para a Ribeira das Portas do Mar, passando a chamar-se naturalmente Praça da Ribeira das Portas do Mar. Esta praça, que segundo Frei Nicolau de Oliveira, media oitocentos passos de comprido e cem de largo, distinguia-se das antecessoras por acomodar, para além dos tradicionais lugares do terrado, cabanas e alpendres distribuídos pelos diversos sectores do mercado – como se pode ver na tela da 1ª metade do século XVIII, intitulada *A partida de S. Francisco Xavier*¹¹⁵ (ver Vol. III, p. 35). Depreende-se através da leitura da mesma tela que, no decorrer desta mudança, as duas bolsas de água que existiam na Ribeira das Portas do Mar foram regularizadas, de forma a garantir um desenho mais contínuo da margem.

Após o aparecimento da Ribeira das Naus, a frente ribeirinha de Lisboa apresentava, de forma geral, três pontos fundamentais: a respectiva Ribeira das Naus, foco central da indústria naval da época; a Praça da Ribeira das Portas do Mar enquanto grande posto comercial lisboeta; e o Terreiro do Paço, centro nevrálgico da evolução ribeirinha e da vida pública da cidade, controlado pelo poder régio e municipal.

O sucessivo crescimento urbano levou a que o muro cintado da muralha fosse extravasado, inutilizando o paredão que já não servia para defesa da cidade. A cidade apropriou-se da muralha, e após várias concessões da Câmara, diversas casas particulares, de dimensões variadas, foram embutidas no muro. Sem os tumultos da guerra, os moradores que viviam nas casas adjacentes ao paredão abriram, numa cota alta do muro, pequenos postigos servidos por escadas estreitas, enquadradas na tipologia militar deste tipo de fortificações. Foi no século XVI que as construções sobre a cerca irromperam com maior ímpeto. Destacavam-se para além de todos os palácios que se encostavam à muralha, os que estavam à beira-mar: o Palácio dos Condes de Villa-Flor (Duques da Terceira), o

¹¹³ SANDE, Duarte de – *Archivo Pittoresco*, vol. VI. Lisboa: Tip. Castro e Irmão, 1863, pag. 79.

¹¹⁴ BUARCOS, João Brandão de – *Tratado da Majestade, Grandeza e Abastança da Cidade de Lisboa, na 2ª Metade do Século XVI (Estatística de Lisboa de 1552)*, texto impresso sob a direcção de Anselmo Braacamp Freire, Comentários e Notas de Gomes de Brito. Lisboa: livraria Ferin, 1923, p. 16.

¹¹⁵ *A partida de S. Francisco Xavier* [documento icónico]. [S.l.: s.n., 15--?]. Vista de Lisboa por volta de 1730 por mestre desconhecido. Disponível em [www.<URL:http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b4/Lisboa_1730.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b4/Lisboa_1730.jpg).

Palácio dos Condes de Coculim, o Palácio dos Atouguias Corrêas (Bellas), o Palácio dos Duques de Aveiro (Casa do Lavradio), o Palácio dos Condes de Portalegre e, por fim, a Casa dos Bicos, na altura propriedade de Affonso de Albuquerque. Muitas casas se foram implantando junto ao troço de muralha na ribeira de Lisboa, devido à facilidade com que a realeza fornecia as concessões dos respectivos terrenos. Tal como afirmou Júlio de Castilho «foi moda edificar por ahi; todos desejavam esse logar desafogado e alegre á beira-Tejo»¹¹⁶.

O Palácio dos Duques de Aveiro, que já tinha sido propriedade do Conde de Portalegre, destacava-se do restante conjunto. Através da pesquisa realizada no Arquivo Histórico do Arquivo Municipal de Lisboa sabe-se que este palácio possuído pelo Conde foi construído em terrenos doados, que se localizavam na praia, junto do postigo do Furadouro¹¹⁷. Da doação fazia parte um contrato, onde era imposta uma condição: o edifício teria que ser construído sobre arcos, de forma a que o terreno em baixo pudesse ser utilizado pelo povo. O palácio, «edificado em parte sobre a muralha, dominava muito proximo o Tejo e a praia, e encavalgava sobre um dos muitos bastiões, que fortaleciam a antiga cerca mourisca [...]»¹¹⁸, constituindo, ao que parece, uma tipologia arquitectónica interessante, que, apoiada sobre estruturas existentes, libertava o piso inferior, criando sombra e permeabilidade entre a cidade mais encerrada e o rio.

A abundância de espaços cobertos por arcarias em Lisboa (e com especial importância na margem ribeirinha, como se pode observar na maquete que representa a Cidade de Lisboa antes do terramoto de 1755, projectada por Gustavo Matos Sequeira e executada por Ticiano Violante) merece ser destacada. Estas arcadas eram corredores cobertos, que atravessavam, paralelos ao rio, grande parte da faixa ribeirinha, abrindo para as praias e cais da cidade, ligando ao Terreiro do Paço. É com pesar que se constata que nos dias de hoje esta possibilidade de andar coberto na zona ribeirinha já não existe, com excepção das arcadas na Praça do Comércio, ou da passagem coberta, com um carácter diferente daquelas de que falo, no edifício do terminal de passageiros de Alcântara, projectado pelo Arq.º Pardal Monteiro nos anos 40. Estas arcadas, para além de protegerem do sol e das intempéries, tinham uma função conectora, cosendo pontos distantes da malha urbana, através de um alçado contínuo de luz e sombra. Paralelas à margem, enfatizavam a importância do rio na cidade, criando percursos notáveis, sempre apoiados pelo programa (maioritariamente lojas e sobrelojas) que viviam à cota da arcada, no piso térreo dos edifícios.

Apesar do rompimento da muralha, esta linha de defesa foi pontuada por portas e bastiões, que ampararam, durante anos, os bairros da cidade dentro de muros, dos quais se destacava o de Alfama. A malha do bairro de Alfama sofreu, ao longo dos vários períodos da história lisboeta, uma evolução relevante. Começou por ser um arrabalde da cidade gótica, atravessando depois um período de maior prosperidade que a transformou profundamente, convertendo-se num bairro culto e aristocrático da Lisboa muçulmana. Mais tarde, chamou-se a esta zona «a Alcáçova» e, posteriormente, «o Castelo». Contudo, no século XIII, a comunidade cristã que então habitava este lugar deslocou-se, após a expulsão dos judeus, para o bairro semita na cidade baixa. Não sendo frequentado por gente nobre, o lugar de Alfama foi perdendo destaque. O carácter do sítio alterou-se totalmente, após ter sido ocupado por «gente miúda»¹¹⁹ (como lhes chamou Júlio de Castilho), em grande maioria pescadores, tornando-se

¹¹⁶ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 185.

¹¹⁷ AML-AH – *Livro dos Pregos*, doc. 511, fl. 327.

¹¹⁸ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 183.

¹¹⁹ *Idem*, op. cit., p. 136.

«o verdadeiro bairro marítimo»¹²⁰. Na orla de Alfama «agazalhavam-se e compunham-se as barcas pescadoras, as muletas da sardinha, as faluas cacilheiras, os saveiros de agua-arriba»¹²¹.

O escritor de *A Ribeira de Lisboa* citou na sua obra um antigo poeta, cuja descrição acerca do lugar da margem de Alfama diz o seguinte:

«A praia logo de Alfama
se amostra mais descoberta,
e o logar d' onde ancoram
suas lindas caravellas.

As muitas que aqui se ajuntam
em qualquer dia de festa,
com as ancoras no mar,
e as proas postas em terra,

fazem vista tão aprasivel,
e tão galharda presença,
que julgareis que Neptuno
coroadado vos festeja»¹²².

No bairro existiam diversas nascentes de água termal. Esta água era utilizada pelas lavadeiras de Alfama e no curtir das peles, praticada num dos becos do bairro apelidado de beco dos «Cortumes». Acerca destas nascentes, Duarte Nunes de Leão disse, no livro *Descri. do Reino de Portugal* de 1610, o seguinte:

«Outras agoas ha pelo reino sé cheiro de enxofre & de bó sabor q te hua certa quétura mimosa, como he a gráde copia de agoa, morna ou quasi quéte q em Lisboa sae emborbotoes do chão, onde chamão Alfama détro nos muros q ás mulheres de serviço, servue de em emsaboaré nella sua roupa, por escusaré de aquétar a agoa, aqual se se bebesse, parece q faria algu bó effecto»¹²³.

Estas nascentes à beira do rio pertenciam ao Município, ou eram de posse privada. É pertinente salientar as nascentes de propriedade pública, cujos recipientes eram, entre outros, os seguintes chafarizes: o chafariz d' El-Rei, o chafariz de Dentro e o chafariz da Praia. O chafariz d'El-Rei, situado a nascente dos palácios anteriormente mencionados, era umas das fontes de água mais encarecidas pelos escritores da época. Diz-se do chafariz d'El-Rei que «abastecia toda Lisboa, não havendo, por assim dizer, outra agua»¹²⁴. Este chafariz foi construído, segundo Júlio de Castilho, no reinado de D. Diniz e, em homenagem ao monarca reformador¹²⁵, muito apreciado pelo povo,

¹²⁰ Idem, *ibidem*, p. 136.

¹²¹ Idem, *ibidem*, p. 137.

¹²² *Relação em que se trata e faz uma breve descrição, etc.* in **CASTILHO, Júlio de**, *ibidem*, p. 137.

¹²³ **LEÃO, Duarte Nunes de** – *Descri. do Reino de Portugal*. Lisboa: [s.n.], 1610, cap. XII, p. 34.

¹²⁴ **CASTILHO, Júlio de** – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 166.

¹²⁵ Como afirma Júlio de Castilho no seu livro *A Ribeira de Lisboa*, o rei D. Diniz teve um reinado prolífico em obras distintas: a construção do claustro de Alcobaça (conhecido por claustro de D. Diniz); reforma do paço da Alcáçova de Lisboa; construção do mosteiro de Odivelas, dedicado a S. Diniz; fundação da vila, denominada de Vila Real, no Arcebispado de Braga; abertura de uma artéria paralela ao rio Tejo, num dos bairros de Lisboa (conhecida pela rua *Nova d'el-Rei*).

foi-lhe atribuído o seu nome. Em relação a este chafariz existem três cartas régias, todas da autoria de D. João II, sendo que duas estão datadas de Alenquer a 17 de Setembro de 1487, e a terceira está datada de Santarém a 28 de Setembro de 1487. Na primeira carta¹²⁶ D. João II ordenava o pagamento de 12 000 reais a Pedro Vasques, vedor das obras lisboetas, para que este desse início às obras de melhoramento no chafariz d'El-Rei, destinadas a abastecer com água os batéis que atracavam na margem. Na segunda carta¹²⁷ o monarca informava o corregedor de Lisboa que tinham sido entregues instruções ao concelho da cidade para que se pagassem as obras do chafariz, e que solicitara aos mestres dos navios que contribuíssem para as respectivas obras transportando pedra e cal. Na última carta¹²⁸ o mesmo monarca voltava a dirigir-se ao concelho da cidade, ordenando que se entregasse ao vedor das obras de Lisboa, os montantes necessários para a obra de melhoramento do chafariz d'El-Rei.

Lisboa tinha nesta época poucas fontes de água potável. Baseando-se no livro *Description de la ville de Lisbonne*¹²⁹ de 1730, cujo autor foi Pierre Prault, Júlio de Castilho afirmava que no século XVIII existiam na cidade apenas três fontes de água bebível, sendo que o chafariz d'El-Rei (séc. XIV) era uma delas. A sua localização privilegiada, junto do porto da ribeira onde ancoravam os navios, fazia deste chafariz um ponto central de venda de água, dos mais utilizados da cidade, onde se enchiam «os cantaros, as quartas, as pipas, e cada qual reclamava em altos brados, e á viva força, os seus sagrados direitos de açacal pretendido»¹³⁰, transformando a praia fronteira numa das mais concorridas. O clima ardente da cidade também contribuía para a enorme afluência a estes pontos aguados. Por isso mesmo, o Senado moveu os esforços necessários para que a sua água nunca se esgotasse, apropriando-se, inclusive, de dois poços que foram encontrados nas imediações, encanando a sua água em direcção ao chafariz.

A nascente do chafariz d'El-Rei existia outro ponto de água, localizado no lado interior da muralha, num largo junto ao paredão fortificado. Designava-se por Chafariz de Dentro, nome doado pelas circunstâncias referidas, por oposição ao Chafariz d'El Rei, que se implantava na banda exterior do muro. Deste chafariz saía água que ia até à praia onde, mais tarde, por volta de 1640, se construiu um outro chafariz, nomeado de chafariz da Praia, como é possível observar na planta de João Nunes Tinoco (ver Vol. III, p. 78). Estabeleceu-se desta forma uma ligação entra a cidade intramuros e a parte oriental da costa, por via destas duas «taças de água». O rompimento do troço da muralha fernandina deixava antever a vontade de que a cidade se estendesse para os extremos, ocupando gradualmente os terrenos da faixa ribeirinha que existiam para lá da zona central do Terreiro do Paço.

2.7 A frente ribeirinha entre [1604 – 1727] (ver Vol. IV, pp. 27-29)

(ZONA III Cais do Sodré / Santa Apolónia – «Configuração de partes das fortificações da cidade [...]» – Coleção Vieira da Silva)

Depois do desaparecimento de D. Sebastião (que havia sucedido a D. João III) e da morte do Rei Cardeal, o Paço foi habitado temporariamente por Filipe I no ano de 1581, aquando da sua visita a Lisboa. Após ter sido habitado por Filipe I e, posteriormente, pelo Duque de Alba e pelo Vice-Rei Cardeal Arquiduque Alberto, o Paço da Ribeira tornou-se a residência do segundo monarca da dinastia filipina. Em 1604, seis anos após o início do seu reinado, o rei Filipe II de Castela mandou construir junto ao rio um parapeito que trancava o Terreiro do Paço a sul,

¹²⁶ AML-AH, Livro I do Provimento da Água, doc. 2.

¹²⁷ *Op. cit.*, doc. 3.

¹²⁸ *Ibidem*, doc. 4.

¹²⁹ PRAULT, Pierre – *Description de la ville de Lisbonne*. Paris: [s.n.], 1730.

¹³⁰ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 169.

iniciando o seu processo de fortificação. Acerca deste parapeito construído em cantaria, Frei Nicolau de Oliveira afirmou no livro de 1620, *As Grandezas de Lisboa*, o seguinte:

«Vendo a Magestade d'el-rei Dom Philippe primeiro d'este nome em Portugal (como prudentissimo que era) de quanta importância era a assistencia da pessoa Real neste Paço, mandou faser (fora delle, no fim de hum grande corredor que estava feito) hum forte de pedraria da melhor, e mais perfeita obra, assi de fora, como de dentro, que se sabe em Europa, donde não só podesse ver o que se fazia, mas também lhe ficasse servindo de mayor recreação, vendo delle quasi todo o Rio, e suas embarcações, assi da parte do Oriente, como do Occidente»¹³¹.

Frei Nicolau de Oliveira referiu ainda, em relação às obras de fortificação do Terreiro do Paço, que se tratavam de «obra nova e muito vistosa, em cujos muros bat[ia] o mar em maré cheia»¹³². O depoimento de Frei Nicolau de Oliveira interessa sobretudo pelo seu reparo (embora pouco detalhado), referindo a altura elevada que possuíam os muros que protegiam nessa época o Terreiro do Paço.

A construção do parapeito constituía uma nova fase do processo de fortificação do Terreiro do Paço, que já contava com o torreão projectado por Terzi e com o baluarte de S. João. Como é possível observar no desenho a tinta-da-china, intitulado *Terreiro do Paço*¹³³ (ver Vol. III, p. 31) e desenhado na 1ª metade do século XVIII por Francisco Zuzarte, o parapeito era percorível, protegido por uma guarda interior e uma exterior.

Para além do baluarte de S. João (no desenho munido com canhões e guardas), posicionado no eixo do Terreiro do Paço, parecia existir um outro baluarte, desenhado logo em primeiro plano, acessível através de um pórtico que, provavelmente, também permitia o acesso ao percurso no parapeito. Apesar de nenhuma das plantas da época confirmar a existência deste baluarte, é perceptível pela gravura intitulada *Lisbone, ville capitale du Royaume de Portugal située a l'embouchure du Tage*¹³⁴ (ver Vol. III, p. 28) que este parapeito fora protegido por dois baluartes: o baluarte de S. João, ao centro, e um outro baluarte, implantado no extremo este, junto à Alfândega. Numa outra vista desenhada por Zuzarte – *Vista do Paço da Ribeira e Alto de S. Francisco*¹³⁵ (ver Vol. III, p. 32) – assinada em 1782, aparece construído o cais onde mais tarde assentaria o edifício do Jardim do Tabaco, representado na planta *Configuração de partes das fortificações da cidade [...]*¹³⁶ (ver Vol. III, p. 83), pertencente à Coleção Vieira da Silva e assinada por Sebastião Popper e Guilherme Paes de Menezes. Através da comparação destas duas vistas percebe-se que o baluarte fora construído no lugar onde mais tarde se ergueu o cais supracitado. Este cais viria a substituir o Cais da Pedra, apesar de possuir uma configuração que não coincidia com a implantação do cais quinhentista.

¹³¹ OLIVEIRA, Nicolau de – *As Grandezas de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Regia, 1804, p. 145.

¹³² Idem, op. cit., p. 145.

¹³³ ZUZARTE, Francisco – *Terreiro do Paço* [documento icónico]. [S.l.: s.n., s.d.]. – 1 desenho a tinta-da-china com aguada sobre papel: p&b; 48 x 67,5 cm.

Disponível em [www:<URL: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro: Paço_da_Ribeira_em_1755.jpg](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Paço_da_Ribeira_em_1755.jpg).

¹³⁴ AVELINE, Pierre – *Lisbone, ville capitale du Royaume de Portugal située a l'embouchure du Tage* [Visual gráfico]. [S.l.: s.n., entre 1680 e 1720?]. – 1 gravura: água-forte, p&b; 21 x 31,4 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/4872/3](http://purl.pt/4872/3).

¹³⁵ ZUZARTE, Francisco – *Vista do Paço da Ribeira e Alto de S. Francisco*. [documento icónico]. [S.l.: s.n., 1782]. - 1 desenho à pena, aguareldao sobre nanquim. Na margem inferior as armas reais do tempo de D. José I. Disponível em [www:<URL: http://3.bp.blogspot.com/-WZpxaEpuXA0/Tq9OKVBwLxI/AAAAAAAABE0/5OK8mg6rL_g/s1600/](http://3.bp.blogspot.com/-WZpxaEpuXA0/Tq9OKVBwLxI/AAAAAAAABE0/5OK8mg6rL_g/s1600/).

¹³⁶ *Configuração de partes das fortificações da cidade [...]*. Configuração de partes das fortificações da Cidade. - Escala 7044 palmos = [1:2500]. - [s.l.: s.n.], 1761. – 1 planta ms.: color.; 95 x 61 cm. Legenda descritiva no canto superior esquerdo. Verificada e assinada por Sebastião Eliaz Popper e Guilherme Joaquim Paes de Menezes. Col. Vieira da Silva.

Após o dia de 1 de Dezembro de 1640 foi restituída a soberania do reino aos legítimos herdeiros de D. Manuel I. Posto isto, D. João IV subiu ao trono, recuperando para sua residência os edifícios do Paço da Ribeira. Revelou-se urgente reformar o Paço, uma vez que tinha estado cerca de sessenta anos sem ser habitado pela corte portuguesa. Das obras de melhoria efectuadas destacaram-se as obras da Capela Real e a ampliação da livraria musical do rei, onde estavam guardadas as partituras das sonatas e dos trechos musicais que a família real cantava no salão de música.

Durante o reinado de D. João IV, o Terreiro do Paço, muralhado desde o ano de 1604 graças ao parapeito construído na época da dinastia filipina, era um ponto central da cidade, frequentado por imensas pessoas. Diz Júlio de Castilho que no reinado de D. João IV quem se aproximasse do Terreiro do Paço pelo lado da Alfândega, se sentiria dominado pela «nobre linha de sacadas, termin[ada] ao Sul no magnifico torreão»¹³⁷. Graças a uma descrição do Padre Duarte de Sande, retirada do seu *Archivo Pittoresco*, compreende-se quão aprazível devia ser este espaço público. A descrição diz o seguinte: «O seu terreiro, junto do mar, é tão espaçoso que oferece aos cavalleiros e fidalgos portuguezes o mais belo sitio para passear e espairecer, especialmente no estio, em que, pela amenidade do sitio, pelo vento fresco do mar, e pelas regas quotidianas de agua levada em carros para esse fim, parece estar convidando a todos para tão bello logradouro»¹³⁸.

A construção de um chafariz no reinado de D. João IV tornou ainda mais fresco este local, enfatizando a relação entre o Terreiro do Paço e a água, já muito marcada pela proveitosa proximidade com o Tejo. O chafariz de Apollo, como era chamado, foi um tanque de água com quatro bicas, construído em pedra mármore, que durou até ao terramoto de 1755. A presença deste chafariz no centro do Terreiro do Paço vislumbra-se no canto inferior direito da já mencionada *Vista do Paço da Ribeira e Alto de S. Francisco* (ver Vol. III, p. 32).

Nesta altura o Terreiro do Paço encontrava-se circunscrito pelo conjunto de edificios dispostos a norte: pela Alfândega, pelo Jardim do Tabaco que fora edificado sobre o renovado Cais da Pedra, pelo baluarte de S. João e pelo parapeito que rematava no torreão filipino ao lado da Casa da Índia. Na planta *Configuração de partes das fortificações da cidade [...]* (ver Vol. III, p. 83), a Casa da Índia aparece representada numa planta em U, com um amplo pátio aberto ao céu e ao rio, apoiado na frente por um longo cais. O edificio aqui representado ainda não possuía os muros que cercavam o cais e subdividiam o pátio, visíveis na gravura de Domingos Vieira e Iom Schorquens, intitulada *Panorâmica de Lisboa – Desembarcacion de SV M en Lisboa*¹³⁹ (ver Vol. III, p. 13), ou na tela *A partida de Francisco Xavier* (ver Vol. III, p. 35). Apesar de ambas representarem os muros, na tela o edificio já não era lido como um U, e o pátio, bastante mais construído¹⁴⁰, já não era aberto ao rio.

Apesar de manter a estrutura primitiva quinhentista, a Alfândega sofreu algumas ampliações a oeste e a este, como é visível na tela *A partida de Francisco Xavier* (ver Vol. III, p. 35). Ao corpo principal do edificio articularam-se novos corpos, formando, na frente do edificio, um pátio de proporções quadradas. O novo corpo que se anexou a oeste estava mais avançado do que o oposto, trancando a zona do novo cais que se formara. A aposição destes novos corpos retirou à Alfândega a sua geometria quadrangular; porém, permitiu que se estabelecesse uma relação fortalecida com o Jardim do Tabaco e com o renovado Cais da Pedra, que foram construídos pela mesma razão: sustentar a necessária ampliação das instalações alfandegárias.

Os terrenos ribeirinhos que começavam na Ribeira das Portas do Mar e se estendiam até ao local do antigo Cais da Pólvora eram protegidos do avanço das águas por muros interrompidos em alguns momentos, como se

¹³⁷ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 318.

¹³⁸ SANDE, Duarte de – *Archivo Pittoresco*, vol. VI. Lisboa: Tip. Castro e Irmão, 1863, pag. 79.

¹³⁹ VIEIRA, Domingos, SCHORQUENS, Iom – *Panorâmica de Lisboa - Desembarcacion de SV M en Lisboa* [documento icónico]. [S.l.: s.n., 1622]. – 1 gravura aberta a buril: p&b; 36 x 47 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

¹⁴⁰ Os edificios que se aglomeravam no interior do pátio e no limite sul eram, segundo Carlos Caetano, paióis para guardar as especiarias.

pode ver pelo desenho de Sebastião Popper e Guilherme Paes de Menezes. Júlio de Castilho referia estes muros quando falava da Ribeira das Portas do Mar, afirmando que esta era na época «orlada de muralha de Tejo»¹⁴¹.

2.8 A frente ribeirinha em 1727 (ver Vol. IV, pp. 31-33)

(ZONA I Belém I Alcântara – «Planta Topographica da Marinha das Cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo»)

A análise efectuada até este momento da dissertação incidiu somente na zona central da frente ribeirinha, actualmente compreendida entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia, tendo em conta que é nesta zona que a génese da frente ribeirinha lisboeta reside. A cartografia histórica na qual esta investigação se apoiou fundamenta esta opção, uma vez que as plantas levantadas até ao início do século XVIII ilustram apenas a zona envolvente do Terreiro do Paço, denunciando a escassez, ou até inexistência de acontecimentos arquitectónicos, fixados a ocidente e a oriente, que justificassem a sua representação. Porém, a partir do século XVIII surgem documentos gráficos, como a *Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo* (ver Vol. III, p. 79) datada de 1727, que desvendam os desconhecidos recantos do arco ribeirinho, desde Belém até ao Grilo. Perante a extensão de terreno, revelado na cartografia histórica a partir deste período, tornou-se relevante para o trabalho analisar a frente ribeirinha a partir de um dos extremos do arco ribeirinho, continuando posteriormente até alcançar o extremo oposto. Pretendeu-se clarificar a análise através deste método, evitando assim equívocos que surgiriam caso continuasse a iniciar a análise pela zona do Terreiro do Paço, sem saber depois para qual dos extremos continuar. Assim sendo, a partir deste momento da dissertação analisa-se a frente ribeirinha começando pela zona mais ocidental de cada carta, até alcançar a zona mais oriental representada nessa mesma carta.

Resta ainda afirmar que a última zona (Zona IV) da primeira carta – *Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo* – apesar de estar descrita no texto que se segue, não foi representada no caderno de desenhos, uma vez que a carta não só peca pela falta de definição na parte oriental da frente ribeirinha, mas também porque não tem representados edifícios suficientes para que se possa sobrepor com certeza a linha de costa e o casario antigo com a linha de costa e o casario actual. Esta situação acontece apenas com esta carta; todas as outras estão representadas na totalidade.

Na *Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo* (ver Vol. III, p. 79), é possível observar, como em nenhuma outra, os vários fortes abaluartados espalhados por toda a costa lisboeta. Nesta altura o troço da margem ribeirinha entre Belém e Alcântara ainda estava bastante desocupado e, por conseguinte, estas estruturas militares mais tarde engolidas pela malha urbana, evidenciavam-se.

A Torre de S. Vicente de Belém ocupava neste momento uma posição simbólica na margem norte, distinguindo-se do restante conjunto de fortificações que assegurava a defesa da barra de Lisboa por se assemelhar a uma «península», totalmente flanqueada de água com excepção de um braço de terra que a ligava à margem quando a maré vazava. A Praia da Terra ainda não estava totalmente formada e, por isso, a linha de costa a oeste do Convento do Bom Sucesso estava mais recuada quando comparada com a linha de costa presente nas cartas do século XIX.

A linha de costa a sul dos Jerónimos, ao contrário do que aparece representado nas gravuras intituladas *Mosteiro dos Jerónimos*, da autoria de Dirk Stoop (ver Vol. III, p. 21), e *Vista do Convento de S. Jerónimo de Belém*

¹⁴¹ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 191.

e da Barra de Lisboa, da autoria de Henry L' Evêque (ver Vol. III, p. 22), já revelava a concavidade que se iria manter até à construção da praça Infante D. Henrique e a margem junto do Palácio de Belém também inflectia para o interior desenhando uma reentrância. Esta pequena enseada servia o palácio e as cavalariças reais, implantadas a nascente com uma planta desenhada em «L», aberta para o rio.

A nascente dos Jerónimos e do palácio de Sua Majestade encontrava-se o Forte de S. Pedro de Belém (ou Forte da Estrela) e o Forte de S. João da Junqueira. Este último forte ficou praticamente concluído em 1666, sendo posteriormente aumentado e tendo atingido o seu apogeu construtivo durante o reinado de D. José I. Antes de albergar mais tarde os armazéns do Porto Franco, o forte funcionou como prisão, constituída por três pisos subterrâneos, sendo que o último piso era utilizado como cemitério. Em relação ao Forte de S. Pedro, o Forte de S. João estava mais avançado, separando-se da rua e encostando-se ao rio. Entre os dois fortes distava uma enorme barriga de terra, totalmente desocupada.

Para lá do Forte de S. João da Junqueira destacava-se um troço de margem bastante cultivado, imediatamente antes da enorme caldeira onde desaguava o ribeiro de Alcântara, onde, a nascente do curso de água, fora construído o Paço Real de Alcântara, implantado à beira-rio e afastado do centro buliçoso da cidade. A realeza possuía neste lugar a sua quinta de recreio, um pouco desviada do ribeiro de Alcântara, mas imperial na relação com o rio, indispensável para quem quisesse banhar e pescar no Tejo. Os jardins da quinta real estavam cravejados de fontes, repuxos e lagos; espessos pela quantidade de arvoredos e de buxos que os compunham. Um passadiço ligava os jardins, aconchegados e sombreados, à densa tapada (perfeita para as caçadas reais) que vigorava a norte do paço, atravessando justamente sobre a rua que ficaria conhecida como Rua da Tapada. Segundo Júlio de Castilho, este passadiço que partia do terraço da chamada *quinta da Nympha*¹⁴², acabaria por ser demolido no ano de 1834.

O Paço Real de Alcântara assumia-se como o edifício notável que rematava o final desta zona (assinalada nos desenhos como Zona I), marcando a transição entre margem ocidental e margem oriental, através do atravessamento da ponte a norte da caldeira de Alcântara.

(ZONA II Alcântara / Cais do Sodré – «Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo»)

A zona de Alcântara deve a sua fundação à existência do percurso de água que atravessava esses terrenos, conhecido como ribeiro de Alcântara – posteriormente encanado. Essa linha de água irrigava os campos e as tapadas, percorrendo os terrenos verdejantes onde o Paço Real de Alcântara se instalou, até desaguar no rio. A origem etimológica da palavra Alcântara (que significa *ponte*) deriva precisamente da existência de uma ponte, que unia, durante o período muçulmano, as duas margens da ribeira. A antiguidade desta ponte é atestada pelas diversas gravuras em que aparece representada, bem como por algumas obras poéticas que descrevem este sítio de Lisboa. Júlio de Castilho cita um desses poemas, datado de 1626, onde ainda se encontra referida a respectiva ponte. O poema diz o seguinte:

«[...] a ponte de Alcântara
sobre uma fresca ribeira,
cujas crystallinas aguas

¹⁴² Através do escritor Eduardo Velloso sabe-se que no século XIX o palácio do Paço de Alcântara era formado pela quinta da Nympha, pelo respectivo jardim, e por um cemitério. Eduardo Velloso afirma que em frente à entrada principal do palácio existia um lago, e que na parte sul desse lago estava plantada uma horta, com um tanque ao centro. Pela sua descrição sabe-se que existiam também dois tanques na quinta da Nympha: um deles com água rasante por ser pouco profundo; o outro, construído com pedra de cantaria, recebia a água que escorria de uma fonte que ali existia. Graças ao documento da Relação de 1626, sabe-se também que no período de domínio filipino esta quinta já existia. Ver, sobre este assunto, **VELLOSO, Eduardo – Roteiro das ruas de Lisboa e immediações**. Lisboa: Typographia Portuguesa, 1869., passim.

por entre montes e serras

vê correndo brandamente,
como escutando de veras
as cantigas que ali cantam
as rusticas lavadeiras»¹⁴³.

Ao atravessar a ponte sobre a ribeira de Alcântara, alcançar-se-ia o baluarte das Necessidades. Seria necessário percorrer o caminho marcado em redor do muro fortificado do baluarte até alcançar a entrada, que assinalava a passagem para esta segunda zona, demarcada entre o Forte d' Alfarrobeira, localizado em Alcântara, e o Forte de S. Paulo, no Cais do Sodré.

Atravessada a passagem por entre os vestígios da estrutura militar d' Alfarrobeira chegava-se à Praça de Alcântara e ficava-se enquadrado perante a principal artéria de comunicação da margem ribeirinha ocidental, que iniciava na zona de Alcântara e atravessava Santos até chegar ao Convento da Esperança, construído no lugar da antiga Quinta da Sizana. Esta artéria começava pela Rua Direita do Sacramento, adjacente ao Convento com o mesmo nome, e prolongava-se até ao Largo da Esperança. O limite norte desta artéria estava bastante mais definido do que o limite sul, uma vez que o casario que definia o limite norte revelava na sua organização alguma continuidade, abrindo pontualmente arruamentos que ligavam a artéria ribeirinha aos terrenos do interior. O casario a sul, por sua vez, estava mais disperso, especialmente nos terrenos a nascente do Convento do Sacramento, onde se destacavam grandes espaços vazios, sem que o limite marginal desses terrenos vazios junto do rio estivesse construído. No troço de terreno entre o Convento de S. Alberto das Carmelitas Descalças e o Mosteiro de Santos-O-Velho, o casario parecia adoptar uma lógica compositiva um pouco mais clara, com edifícios implantados junto ao rio e junto à artéria principal, definindo assim os principais limites a norte e a sul, libertando espaço no interior, que podia ser utilizado para fins de cultivo.

O Mosteiro de Santos-O-Velho, acima mencionado, foi posse da ordem militar de Santiago, contendo na altura, segundo a obra *Memórias para a historia das Inquirições dos primeiros reinados em Portugal*¹⁴⁴ da autoria de João Pedro Ribeiro, duas vinhas, um pomar de limoeiros, um figueiral e salinas. Este local, bastante aprazível, serviu de residência a cavaleiros devotos, que acabaram por se deslocar mais tarde, no período de invasão mourisca, para o castelo de Alcácer-do-Sal posteriormente, para Mértola, e, por fim, para Palmela. O mosteiro sempre fora motivo de predilecção pelas famílias mais aristocráticas de Lisboa, sendo disso exemplo a família dos Lencastres, que enviaram para a clausura no mosteiro senhoras da sua linhagem. Durante o cerco de Lisboa, executado pelos Castelhanos em 1384, o mosteiro ficou danificado, tendo sofrido obras de reparação apenas no século XV. Ainda no século XV, D. João II ordenou que se construísse uma nova casa para as freiras que habitavam no mosteiro, no lugar denominado de Santa Maria do Paraíso, situado entre o Mosteiro de Santa Clara e o da Madre de Deus, a nascente do Terreiro do Paço. Ao novo mosteiro, situado na banda ribeirinha oposta à da antiga casa monástica, chamou-se de Santos-O-Novo, por oposição ao lugar do mosteiro antigo que, após a mudança, passou a ser conhecido como Santos-O-Velho. Embora o antigo mosteiro se encontrasse desamparado, continuava a emanar um encanto que despertava a atenção da nobreza.

Após o Mosteiro de Santos-O-Velho ter pertencido ao Feitor da Casa da Índia – Fernão Lourenço – que almejava ter em Lisboa uma residência próxima do Tejo e dos campos da Boavista, foi cobiçado pelo rei D. Manuel, que num «dos seus agradáveis passeios á tarde pelo rio viu [...] de longe o palácio moderno [...] pendurado sobre

¹⁴³ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 364.

¹⁴⁴ RIBEIRO, João Pedro – *Memórias para a historia das Inquirições dos primeiros reinados em Portugal*. Lisboa: Imprensa Régia, 1815.

fragoas, recortado de corucheos, e rutilante de azulejos e mármore»¹⁴⁵. Segundo Júlio de Castilho, o mosteiro «conservava-se nesta phase profana do antigo asylo dos Freires o que quer que fosse de claustral, entre um verdejar magnificente de arvoredos novos, e jardins alegrísimos: galerias semi-monasticas, certo retrahimento contemplativo, muito socego, e á espalda um santuario da maior devoção»¹⁴⁶. O rei D. Manuel não resistiu e acabou por adquirir o mosteiro no ano de 1501, transformando-o na sua residência de Verão¹⁴⁷.

Ao rei D. Manuel sucedeu D. Sebastião, que viu a sua breve estadia no Paço de Santos incomodada por uma explosão de pólvora, que danificou em algumas partes a residência real. Depois do desaparecimento do jovem rei, o edifício do Paço voltou a pertencer à congregação das freiras que se tinham transferido para o Mosteiro de Santos-O-Novo.

A nascente do Mosteiro de Santos-O-Velho (ou Paço Real de Santos) existia um grande vazio, limitado a sul pelo Tejo e a norte pela Rua Direita da Esperança, que se prolongava até ao largo e mosteiro com o mesmo nome. A nascente do Largo da Esperança ficavam os terrenos da Boavista, na altura ainda protegidos pela muralha banhada pelos avanços do rio. A muralha ribeirinha acompanhava a Rua da Boavista, desaparecendo por momentos no lugar da Casa da Moeda, voltando depois a aparecer nos baluartes do Forte de S. Paulo.

O Forte de S. Paulo situava-se no sítio da actual Praça de D. Luís. Segundo a descrição de Júlio de Castilho, o forte tinha 1600 m², medindo a sua face norte 49,1 metros, a face sul 44,5 metros, a face este 40 metros e a face oeste 27,8 metros. O forte ficava trancado entra a Rua da Ribeira Nova, localizada a norte, os terrenos pertencentes à Câmara Municipal, a sul, a Praça de D. Luís, a oeste, e a este pelo casario. A entrada para o forte fazia-se através «de uma reintrancia no topo ocidental da Rua da Ribeira Nova, na esquina sul da Travessa de S. Paulo»¹⁴⁸. Na fase final da sua existência, o forte «encontrava-se a pouca altura da agua, com aspecto desmantelado e triste»¹⁴⁹; «era um pobre fortim pouco artilhado, com parapeito de ameias sobre o rio»¹⁵⁰.

(ZONA III Cais do Sodré / Santa Apolónia – «Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo»)

¹⁴⁵ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 595.

¹⁴⁶ Idem, op. cit., p. 595.

¹⁴⁷ O paço aparece representado em duas gravuras: uma da autoria de Simão Beninc (ver Vol. III, p. 2); a outra, de seu nome *Olissipo quae nunc Lisboa [...]* (ver Vol. III, p. 6), da autoria de Braun. Ao comparar as duas, Júlio de Castilho afirmou com certeza que se encontrava perante uma vista magnífica do Paço de Santos, representado na estampa de Braun. Júlio de Castilho descreveu o paço da seguinte forma: «Lá está a quinta a vir beber no Tejo; lá está o torreãozinho da esquina em baixo, a varanda das arcarias, as torres da igreja [...]; O tal torreãozinho em baixo, junto á escadaria, seria talvez uma espécie de mirante, ou casa de madeira, que el-Rei D. Manuel ali teve, por exemplo, no anno de 1513, na ponta do caes, posta sobre a agua, e onde ás vezes despachava como os seus Ministros». Júlio de Castilho continuava a descrição afirmando que na gravura de Braun se encontrava desenhada uma ponte construída sobre estacaria, onde desembarcavam as pessoas que chegavam pelo rio. Pelo facto da ponte ser alongada, Júlio de Castilho depreendeu que naquela época, o desassoreamento do estuário já influenciava a descida do nível da água, «enxugando a pouco e pouco o salgado da praia de Santos», o que porventura influenciou o aterro da Boavista, numa tentativa da cidade de se voltar a aproximar do rio. Ver, sobre este assunto, CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 624.

¹⁴⁸ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 534.

¹⁴⁹ Idem, op. cit., p. 534.

¹⁵⁰ Idem, ibidem, p. 534.

A D. João IV, seguiu-se o rei D. Afonso VI. Durante o seu reinado foi atribuído ao seu irmão, o Infante D. Pedro (que mais tarde viria a ser aclamado D. Pedro II), o Palácio Côrte-Real. Este palácio, anteriormente descrito, implantava-se no Largo do Corpo Santo, e entre ele e o Paço da Ribeira encontrava-se a Ribeira das Naus. Destacou-se no seu reinado a construção de um passadiço – iluminado por frestas, comparadas por Júlio de Castilho às de um calabouço – que ligava o Palácio Côrte-Real ao Paço construído por D. Manuel, aproximando assim as duas residências reais.

Após o fim do reinado de D. Pedro II sucedeu-se o reinado do seu filho – D. João V. Este monarca, nascido em 1689, contribuiu para a ampliação de algumas partes do Paço da Ribeira, com a construção da escada principal do quarto da Rainha, projectada pelo arquitecto António Canavarro, dos quartos para o seu filho, o Príncipe D. José, e dos quartos para as suas netas, edificados por cima dos armazéns da Ribeira das Naus. As obras de abastecimento de água do Terreiro do Paço também foram empresas de D. João V, que mandou encanar a água oriunda de um poço existente num dos prédios próximo do lugar das Cruzes da Sé. A água encanada até ao Paço da Ribeira era utilizada nas cozinhas do palácio, nos banhos, na rega do jardim, e abastecia ainda o Arsenal e o edifício da Alfândega. Porém, o rei não se interessou apenas em ampliar o conjunto; demonstrou também preocupação para com a manutenção do corpo pré-existente, pintando e adornando os alçados que se encontravam mais desqualificados.

Colmenar, autor da obra *Description et délices d'Espagne et de Portugal*, descreveu de forma clara alguns aspectos do Paço no reinado de D. João V:

«Entre os melhores edifícios de Lisboa é o mais notável o paço Real; dá logo em cara a quem chega a esta Capital pela banda do Tejo. Fica mesmo á beira da agua, no extremo da praça de que já falei, por modo que o Soberano pôde das suas janellas disfructar quantos navios entram ou saem. É grande o paço, regular, e magnifico. Os aposentos muito aceados, e ricamente aderessados no inverno; de verão despenduram-se todas as tapessarias. Figuram entre os maiores ornamentos dos salões as largas vistas sobre o rio até ao mar.

É este paço um edifício quadrado, com zimbório, e quatro torrinhãs ou mirantes, duas plataformas de balaústres, duas galerias cruzadas de cem passos de comprido, dois andares, e varandas nas sacadas.

Não foi assim de seu principio. Dois Reis ou três ali trouxeram obras, nomeadamente Filipe II, que mandou construir o grande torreão sobre o Tejo, a um canto da praça Real.

Ha salões esplêndidos, taes como o dos Tudescos, onde se reúnem as Cortes, o dos Conselhos, de Guerra, e os vários Tribunaes. A capella do Rei fica n'um dos extremos, riquíssima, e toda rutilante de oiro e azul.

No terceiro andar, é a livraria, onde se admira grande somma de bons livros, em estantes de nogueira. Começou-a o Rei Affonso V, no século XV.

Ao entrar no recinto d'este paço encontra-se o visitante n'um pateo quadrado, rodeado de arcadas onde os mercadores vendem artefactos raros e preciosos da Índia ou de outras terras estrangeiras»¹⁵¹.

No seu reinado, D. João V empreendeu obras valiosissimas na Ribeira das Naus. Como se pode ver na *Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo* (ver Vol. III, p. 79), de 1727, ou na planta desenhada por Carlos Mardel por volta de 1742, intitulada *Planta do cais novo de Pedrouços ao cais de Santarém* (ver Vol. III, p. 81), a Ribeira das Naus era, no início do século XVIII, um enorme complexo dotado de docas, caldeiras e pontes. Para além destas duas plantas, os testemunhos iconográficos da época, como a tela *Partida de S. Francisco Xavier para a Índia* (ver Vol. III, p. 35),

¹⁵¹ COLMENAR, Juan Alvarez de – *Description et délices d'Espagne et de Portugal*. [S.l.: s.n.], 1741, p. 126.

demonstram o «exuberante centro de construção naval, bem equipado de materiais, equipamentos e instalações»¹⁵² que era a Ribeira das Naus nesta época.

A oriente da Ribeira das Naus, mantinha-se a Casa da Índia, cuja alteração mais saliente se prendeu com o encerramento total do pátio. A gradual ocupação do limite sul torná-lo-ia mais encerrado, até se formar, como se depreende da planta de 1727, um único pátio. Como refere Carlos Caetano, a Casa da Índia era nesta altura «um enorme corpo quadrangular, adjacente às estruturas recém-actualizadas do Paço da Ribeira [...] aberto interiormente, abrigando no seu seio um pátio muito vasto, ligeiramente descentrado»¹⁵³. Com as alterações marcantes na Ribeira das Naus surgiram edifícios, ligados certamente à construção naval e às actividades de embarque e desembarque, que impeliram a Casa da Índia para uma posição mais recuada. Estes edifícios desenhavam o limite oriental da Ribeira das Naus e implantavam-se paralela ou perpendicularmente ao alçado sul da Casa da Índia. O edifício mais proeminente encostava-se à ponte que delimitava a caldeira mais à direita, aproveitando uma réstia de terreno firme para se fixar. Este pedaço de terreno também estava construído a nascente do torreão filipino, com um corpo que, primordialmente, extravasara os limites do parapeito do Terreiro do Paço.

Fizeram-se no Terreiro do Paço, após o ano de 1708 (chegada da Rainha D. Maria Ana de Áustria para o casamento real), vários espectáculos de entretenimento público: representações teatrais, concertos dados pelos músicos da Capela Real, serenatas, e até fogo de artifício, observado pela corte a partir das varandas do palácio. Durante o período em que reinou, D. João V conseguiu aproveitar de um modo versátil o Terreiro do Paço, gerindo a principal praça da cidade, por vezes, como uma bolsa urbana pública, outra vezes, como um espaço privado dedicado aos privilégios da realeza, fazendo lembrar os terreiros de Versailles.

D. João V habitava no espaço chamado «quarto do Forte»¹⁵⁴, localizado no andar mais alto do torreão filipino. Após a sua morte, também D. José, seu filho e herdeiro, habitou no torreão projectado por Terzi que, segundo Júlio de Castilho, era a melhor habitação do palácio¹⁵⁵. Com uma vista deslumbrante, que abarcava desde o Mar da Palha até à barra do estuário, este torreão guardou não só ilustres soberanos, como uma das pérolas do palácio: a livraria real. Nessa grande sala, localizada no primeiro piso do torreão, guardavam-se as relíquias literárias do reino, que podiam ser consultadas num ambiente agradável, aberto para o Terreiro do Paço.

Embora D. João V tenha sido um grande apreciador de peças teatrais, e por isso tenha ocupado alguns dos seus serões em teatros públicos da cidade, só no reinado de D. José é que se ponderou a hipótese de se construir, no Paço da Ribeira, um teatro mais amplo e opulento. Assim sendo, por volta do ano de 1750, D. José mandou construir, no interior do torreão, uma casa de espectáculos provisória, até que se construísse um edifício autónomo, dedicado à representação de peças teatrais e aos concertos. Finalmente, em Março de 1755, inaugurou-se a Ópera do Tejo, projectada pelo arquitecto italiano Giovanni Gali Bibiena. A ópera ficava anexa ao extremo ocidental do Paço da Ribeira, no local onde mais tarde se implantou o edifício do Arsenal. A Ópera do Tejo durou apenas 9 meses, até ter sido destruída pelo terramoto.

(ZONA IV Santa Apolónia / Xabregas – «Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Riba-mar té o Convento do Grilo»)

¹⁵² CAETANO, Carlos – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 195.

¹⁵³ Idem, op. cit., p. 162.

¹⁵⁴ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-919, p. 402

¹⁵⁵ «Residia el-Rei D. José, como alguns dos seus predecessores, no torreão filipino chamado «do Forte»; era este torreão a melhor habitação de todo o palácio». Ver, sobre este assunto, CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-919, p. 406.

A nascente do Terreiro do Paço, a muralha ribeirinha prolongava-se desde o Cais da Ribeira Velha até ao edifício da Fundição de Baixo. A Fundição de Baixo (posteriormente chamada de Arsenal do Exército, como é possível observar na planta datada de 1780) assentava à beira-rio. Havia uma outra, chamada Fundição de Cima, localizada na cota alta, próxima da Igreja de Santa Engrácia. Para além de adoptarem implantações diferentes, as duas fundições também tinham funções diferentes: a Fundição de Baixo fabricava, na época filipina, armas para o arsenal castelhano; a de Cima guarnecia o exército português.

Entre a Fundição de Baixo e o Quartel de Cavalaria, «rente do Tejo, com um largo pateo, ou terreiro, na frente, arborizado, e separado do caminho publico por um muro de pouca elevação»¹⁵⁶, ficava o Cais dos Soldados, onde existiam alguns casebres e uma pequena praia, apelidada «dos Algarves».

A nascente do Cais dos Soldados nascia a Rua da Bica do Sapato, que se prolongava até ao local onde na *Planta Topographica da Marinha das cidades de Lisboa Occidental, e Oriental, desde o Forte de S. Jozeph de Ribamar té o Convento do Grilo* (ver Vol. III, p. 79) parece estar representado um dos baluartes do Forte de Santa Apolónia – que se manteve intacto até ao ano de 1820, segundo o *Almanack*¹⁵⁷ desse ano. Apesar de não haver vestígios nesta planta que confirmem a sua localização, sabe-se que existia ainda outro forte, denominado Forte da Cruz de Pedra.

O troço de rua entre o Cais dos Soldados e o Forte estava completamente aberto ao rio, e o limite ribeirinho não estava construído, tal como o restante troço marginal localizado a nascente do forte, que revelava, pontualmente, alguns avanços que cunhavam a linha ondulada da margem.

2.9 A frente ribeirinha após [1780] (ver Vol. IV, pp. 35-37)

(ZONA II Alcântara / Cais do Sodré – «Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]» – Coleção Vieira da Silva)

A estrutura fortificada do Forte d'Alfarrobeira foi sendo adaptada às necessidades mais prementes da época e no período posterior ao terramoto de 1755 já não havia vestígios do Baluarte das Necessidades. Do forte restava apenas o Baluarte do Sacramento, localizado mais a sul, junto a uma das caldeiras da ribeira de Alcântara. Face à sucessiva destruição dos muros do forte, o acesso à ponte de Alcântara já não estava tão demarcado e perceptível. Os espaços que pertenciam ao forte foram aproveitados para a construção de edifícios junto à ribeira, fazendo com que o traçado do antigo forte se fosse desvanecendo.

Com o progressivo crescimento do casario nesta zona, a Praça de Alcântara ficou com os seus limites mais definidos. A praça era rematada a norte pelo Palácio da Nossa Senhora das Necessidades, que fruía de um belíssimo jardim nas suas costas e que, na altura, albergava um hospício.

O troço marginal a poente do Mosteiro de Santos-O-Velho (posteriormente denominado Paço Real de Santos) continuava a sofrer dos problemas anteriormente referidos, pois apresentava ainda um casario implantado de forma dispersa e bastantes espaços desocupados, em parte porque, de acordo com Damião de Góis, no reinado de D. João II a cidade de Lisboa começava, para quem vinha de oeste a partir de Belém, no paço régio de Santos – uma vez que os subúrbios anteriores a esse burgo eram sobretudo campestres, compostos por vinhas, hortas e arvoredos. Apesar das qualidades tão apetecíveis dos subúrbios campestres, que levaram de facto à implantação nessas zonas de mosteiros, quintas e palácios, essas faixas no arredor da urbe lisboeta ainda não se tinham afirmado como parte integrante da cidade. Não passavam do local onde a aristocracia possuía as suas residências de Verão – tal

¹⁵⁶ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 119.

¹⁵⁷ *Almanach de Lisboa para o anno de 1820*. Lisboa: Officina Patriarcal, 1781-1822, p. 144.

como o paço real em Alcântara e os muitos palácios – misturadas com o casario da população que vivia do trabalho no campo.

Na *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]*¹⁵⁸ (ver Vol. III, p. 85), posterior a 1780, é perceptível a diferença entre o troço a poente do Mosteiro de Santos-O-Velho e o seu troço a nascente, uma vez que o troço a nascente apresentava uma malha urbana mais ordenada, revelando uma continuidade espacial com a Baixa.

A Calçada do Marquês de Abrantes, larga e de traçado recto, foi aberta na altura do plano pombalino de forma a compensar a Rua Direita da Esperança, que não suportava o aumento do fluxo de tráfego na zona. A criação desta rua permitiu ligar o Mosteiro de Santos-O-Velho à Rua da Boavista, que por sua vez ligava à plataforma ribeirinha do Cais do Sodré, onde se localizava a Casa da Moeda. Devido ao aparecimento desta nova calçada, a artéria principal desta zona bifurcava junto ao Mosteiro de Santos-O-Velho. Era possível continuar pela Calçada do Marquês de Abrantes até ao Cais do Sodré, ou optar pela Rua Direita da Esperança, até ao Convento da Esperança.

Quando se construiu o Convento da Esperança, o terreno ainda era campestre e, segundo Frei Fernando da Soledade, «um dos mais alegres que [tinha] Lisboa, e lhe [vinha] nascendo com propriedade o primeiro título que [tinha] de Boa Vista, posto que este se deriv[ava] do monte em cujas raízes se plantou o mosteiro»¹⁵⁹. Afirma o mesmo cronista que o mosteiro «estava apartado da Cidade; porém como ella se estendeu tanto para o Occidente, ficou no interior d'ella»¹⁶⁰. O convento teve origem numa quinta, aproveitada no século XVI por D. Isabel de Mendanha para a construção de uma casa monástica onde se recolhiam senhoras nobres, devotas da Virgem da Piedade. O sítio do Convento da Esperança era muito frequentado por gente do mar, o que levou à criação de uma irmandade de marinheiros, associação religiosa que orava no convento, retirando-lhe a sua primitiva condição de clausura e recolhimento. Anos mais tarde, uma das camareiras da rainha D. Catarina resolveu reedificar a casa conventual, e posteriormente, a rainha ordenou que se construísse uma habitação junto do convento, com uma ligação ao coro, para que aí pudesse residir sempre que quisesse.

Júlio de Castilho descreveu o Convento da Esperança da seguinte forma:

«Ao fundo da sua praça tinha ultimamente o mosteiro da Esperança um ar aldeão, que era só por si uma delicia. À esquerda, desde o canto do largo, principiava um muro alto, em que se rasgava, no ângulo, o portão do pateo das freiras. Esse pateo, deserto, hervoso, e a trasbordar de silencio, era muito digno de ser contemplado por quem gostasse de saborear estes contrastes de luz e sombra, de rumor e quietação. Ao muro ficava contigua a igreja, com a sua linda porta e o seu adro azulejado. Para diante umas casas pequenas, dependências do mosteiro, creio eu, seguiam até à esquina da rua da Esperança para a do Poço dos negros»¹⁶¹.

O convento acabou por ser demolido, pois em 1880 foi proposta a expropriação do convento e da sua cerca, para que se pudesse construir a Rua de D. Carlos, que ligava o Largo da Esperança ao Paço da Ribeira.

Próximo do Largo da Esperança existia um palácio, propriedade dos Duques de Aveiro. Os jardins dos Duques de Aveiro situavam-se a oeste do palácio, entre a praia e a Rua Direita da Esperança. Mais tarde implantou-se nestes jardins o Convento Capucho dos Barbadinhos Franceses, tal como representado na *Planta Topográfica da*

¹⁵⁸ *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]*. – [s.l.: s.n., s.d.]. – 1 planta ms.: color.; 152 x 68 cm. Col. Vieira da Silva.

¹⁵⁹ SOLEDADE, Frei Fernando da – *Hist. Gen.*, tomo XI, p. 268 in CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 552.

¹⁶⁰ Idem, op. cit., p. 552.

¹⁶¹ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, pp. 553-554.

Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...] (ver Vol. III, p. 85). Como afirmou o escritor francês Pierre Prault, «cedeu aos religiosos, o Duque de Aveiro um jardim com algumas habitações contíguas, á beira do Tejo, e ahi veio a construir-se o convento com a sua igreja»¹⁶².

Antes da construção da Calçada do Marquês de Abrantes, a proximidade do Convento dos Barbadinhos Franceses com o rio era tão grande que as águas do rio batiam no muro da cerca do convento, como se de um baluarte se tratasse. O convento conseguiu escapar ileso ao terramoto, mas acabou por ser destruído por um incêndio no ano de 1845.

Para além do Palácio dos Duques de Aveiro existiam outros palácios a nascente do Convento da Esperança, como o dos Condes e Marqueses de Sampaio, o Palácio dos Condes-Barões de Alvito, ou o palácio pertencente aos Almadas Provedores da Casa da Índia. O Palácio dos Condes e Marqueses de Sampaio edificado em 1712, localizava-se perto de um pátio, conhecido por Pátio da Galega, a poente do sítio onde se edificara a Casa da Moeda.

A Casa da Moeda encontrava-se a oeste da Praça dos Remolares, local hoje conhecido por Praça de D. Luís. Funcionou durante muitos anos num espaço localizado no piso térreo do edifício do Paço da Ribeira, tal como a Casa da Índia e da Mina, já referidas anteriormente. Após ter sido transferida diversas vezes, acabou por se fixar finalmente neste sítio da margem ribeirinha, junto da Praça dos Remolares e do forte e Igreja de S. Paulo. No ano de 1730, o autor francês referiu que à «beira do Tejo, para a parte do Poente de Lisboa, [via-se] a Casa da Moeda, onde se fabric[ava] o dinheiro, com tanta perfeição, pelo menos, como em França»¹⁶³. A zona onde se situava a Casa da Moeda tinha sido anteriormente composta por armazéns e prédios, pertencentes à Junta do Comércio. A Junta do Comércio existia desde o ano de 1649 quando, por iniciativa dos comerciantes da época, se criou um tribunal, com jurisdição própria, que regulava as actividades mercantis. Mais tarde, a Junta do Comércio estabeleceu-se nos terrenos da Praia da Boavista, cedidos pelo rei D. Pedro II. Após o desaparecimento da Junta do Comércio, os edifícios que lhes pertenciam foram ocupados pelos moedeiros.

Na altura não havia neste sítio da Casa da Moeda uma comunicação próxima entre a cidade e o rio, como a que existiu posteriormente, entre a Rua de S. Paulo e a Praça de D. Luís. Devido a essa fraqueza, o pátio da Casa da Moeda era normalmente utilizado como espaço público de transição, aproveitado pelos lisboetas como um atalho até ao rio. O escritor Vieira Lusitano descreveu o percurso que ele e tantas outras pessoas fizeram quando precisavam de se dirigir ao rio para apanhar o barco que fazia a travessia até à margem sul. A descrição diz o seguinte:

«Por dentro passam d'aquelle
pateo, que por linha recta
quasi fronteiro lhe estava
onde a pecunia se engenha»¹⁶⁴.

Esta apropriação de espaços, pertencentes a determinados edifícios que se encontravam junto do rio, revelava-se interessante, pois permitia estabelecer percursos ricos e complexos a nível arquitectónico, e reforçavam o entrosamento entre as várias escalas da cidade, reflectidas nos pátios interiores, nos largos e nas praças públicas, nos arruamentos, e na espaçosa frente ribeirinha.

¹⁶² PRAULT, Pierre – *Descripton de la ville de Lisbonne*. Paris: [s.n.], 1730, p. 28.

¹⁶³ Idem, op. cit., p. 28.

¹⁶⁴ VIEIRA LUSITANO, Francisco cit. in CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 534.

(ZONA III Cais do Sodré / Santa Apolónia – «Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]» – Coleção Vieira da Silva)

No ano de 1755, o terramoto destruiu por completo o Paço da Ribeira. O palácio real – ampliado e reconstruído por diversos monarcas –, assim como o Terreiro do Paço, ficaram totalmente arrasados. A enorme plataforma aberta ao rio, que na altura media cerca de 400 passos de comprimento por 200 de largura¹⁶⁵ (segundo o escritor Pierre Prault), constituindo uma das maiores praças de Lisboa, ficou desfeita face ao ímpeto das águas ribeirinhas. Não se poderia afirmar naquele momento que este lugar junto ao rio teria, anos mais tarde, uma nova praça, graças aos esforços de D. José I e do Marquês de Pombal.

Com o traçado da Baixa Pombalina, o antigo Terreiro do Paço deu lugar à actual Praça do Comércio. Este amplo espaço público, a que se associava o Cais das Colunas (ver Vol. II, p. 75), era limitado a oeste pelo Real Arsenal da Marinha, e a este pela Alfândega Nova. O Arsenal Real da Marinha era formado originalmente pela Sala do Risco e por outras repartições – como o Museu das Colónias, a Escola Naval e a Inspeção Naval (para além dos Tribunais, da Casa da Balança e do Correio, que se localizavam no corpo em torno do Pátio da Galé). O Arsenal contava ainda com o Ministério de Guerra, localizado no remate da arcada que abria para a recém-formada Praça do Comércio, um pouco mais à frente do local onde existira o torreão filipino e, antes desse, o baluarte joanino.

Após o terramoto de 1775 a Ribeira das Naus sofreu alguns danos. Porém, 13 dias depois do abalo, foi determinado, por alvará de 14 de Novembro de 1755, o restabelecimento da antiga Ribeira das Naus no lugar onde sempre existira. O projecto do arquitecto Eugénio dos Santos Carvalho e do arquitecto Carlos Mardel seguia o traçado primitivo da Ribeira das Naus, aproveitando algumas das estruturas que sobreviveram quase integralmente ao cataclismo, como revela a *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]* (ver Vol. III, p. 85), da Coleção Vieira da Silva. O projecto de reconstrução propunha «duas pequenas docas ou caldeiras, muito regulares, cada uma com a sua entrada, mas comunicando entre si, possuindo ambas muros de cais e escadas»¹⁶⁶. A oeste propunha-se outra doca, «tendo ao centro uma ponte, ou cais avançado, para a montagem de uma cabrea para mastreação e serviço do arsenal»¹⁶⁷. Esta doca seria ladeada por duas carreiras construídas em alvenaria. Apesar de desenhadas na planta supracitada e na *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa arruinada também segundo o novo alinhamento dos Architetos Eugénio dos Santos Carvalho e Carlos Mardel*¹⁶⁸ (ver Vol. III, p. 84), não se sabe se esta doca e a respectiva ponte foram edificadas, uma vez que, entre 1760 e 1788, foi construído no mesmo lugar o conhecido Dique da Ribeira das Naus.

O projecto de reconstrução da antiga Ribeira das Naus revelou-se fundamental no traçado do plano pombalino. A caldeira a oriente, por exemplo, denominada de «caldeirinha» (ver Vol. II, pp. 64-65), obrigou a que o corpo ocidental do Arsenal recuasse, de forma a preservar o desenho pré-existente da caldeira¹⁶⁹. Apesar de ficar

¹⁶⁵ O passo, enquanto medida de comprimento, remonta ao período romano, sendo na época chamado de *passo simples*. Um passo equivale a 0,74 metros. Logo, segundo Pierre Prault, o Terreiro do Paço media 312 metros de comprimento por 148 metros de largura.

¹⁶⁶ OLIVEIRA RAMOS, Paulo, MAIA NABAIS, António J.C. – *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p. 52.

¹⁶⁷ *Idem*, op. cit., p. 52.

¹⁶⁸ RIBEIRO, João Pedro - *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa arruinada também segundo o novo alinhamento dos Architetos Eugénio dos Santos Carvalho e Carlos Mardel / João Pedro Ribeiro*. – Escala 2000 palmos. – Lisboa: Litografia Portugal, 1949. – 1 planta: color.; 83 x 57 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

¹⁶⁹ «Aliás, a *caldeirinha* grande anterior ao Terramoto (primeira estrutura a Oriente) fez recuar o próprio corpo ocidental da *Praça do Comércio* – recuo esse que trouxe até nós não só a linha do limite do Terreiro do Paço quinhentista (cujo alinhamento prolonga, como vemos), como a própria linha de implantação do alçado Sul da Casa da Índia Nova, aí construída por D. João III (cerca de 1550), como veremos». Ver sobre este assunto, CAETANO, Carlos – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 197.

desalinhado com a Rua Áurea, o edifício foi construído segundo o traçado que correspondera anteriormente ao alçado sul da antiga Casa da Índia, recuperando assim o limite ocidental do Terreiro do Paço quinhentista.

Na *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa arruinada também segundo o novo alinhamento dos Architetos Eugénio dos Santos Carvalho e Carlos Mardel* (ver Vol. III, p. 84) aparece representado um muro bastante recortado por um cais e umas escadas que desciam até ao rio. Este muro, que rodeava os alçados sul e este da Alfândega Nova, era uma das alterações contempladas pelo plano pós-terramoto. O muro parece ter sido desenhado à semelhança de um outro cais localizado a nascente, em frente a um edifício assinalado como Alfândega interina. Porém, tal como se supõe que a ponte e a caldeira da Ribeira das Naus, anteriormente referidas, não tenham existido, é provável que este cais denteado também não tenha sido construído, já que a *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]* (ver Vol. III, p. 85), revela um muro de traçado recto, no prolongamento do muro que partia do Cais das Colunas.

Este muro dobrava para norte no canto da Alfândega Nova, e voltava depois a dobrar, desta vez na zona da antiga Ribeira das Portas do Mar, que agora se apelidava de Ribeira Velha. Continuava ainda para oriente, desenhando dois cais salientes até encontrar o troço de muralha ribeirinha que aí se conservara. Esta zona correspondia ao Campo das Cebolas e estava totalmente desocupada até ao Terreiro Público, localizado a nascente. O Terreiro Público era o equivalente ao antigo Terreiro do Trigo. Após a construção da Alfândega Nova, o terreiro foi deslocado, juntamente com a Alfândega do Tabaco, para a zona onde, no século XVI, parava o Campo da Lã.

(ZONA IV Santa Apolónia / Xabregas – «Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]» – Coleção Vieira da Silva)

Apesar da muralha ribeirinha já não estar completa na banda nascente no ano de [1780] restara um troço de muro entre a Alfândega do Tabaco e o Convento de Santa Apolónia. A muralha ribeirinha diferenciava-se da restante linha de cais construída após o terramoto porque tinha espessura e altura, como se pode ver pela *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]* (ver Vol. III, p. 85), ou pela fotografia da maquete da *Cidade de Lisboa antes do Terramoto de 1755*. O percurso do muro resistente iniciava-se a partir da esquina nascente da Alfândega do Tabaco, e continuava em direcção à Fundação de Baixo. O muro parava antes de tocar no edifício, inflectia e avançava, por um momento, obliquamente ao percurso do rio. Depois voltava a torcer, seguia paralelo ao alçado sul e desenhava um cais, alinhado com o pátio interior do edifício militar. Após transpor o Arsenal, prosseguia para nascente, formando o Cais dos Soldados, já mencionado, e depois o Cais do Tojo. Este cais antecedia a caldeira e as carvoarias da Bica do Sapato. A caldeira, ou pequena doca, que servia de abrigo às embarcações, ficava nas traseiras do palacete da família Freitas de Abreu, no local onde se encontram actualmente as linhas ferroviárias da Estação Ferroviária de Santa Apolónia. Os barcos entravam para o interior do recinto da caldeira através da interrupção existente no centro do muro de abrigo.

Encostados ao paredão ocidental da caldeira existiam uns telheiros onde funcionavam as carvoarias da Bica do Sapato. Estas eram descendentes directas do antigo Cais do Carvão, que se tinham transferido da sua anterior localização para este lugar. Antes de serem destruídas, as carvoarias da Bica do Sapato faziam parte de um conjunto de pontos de venda espalhados por várias zonas da cidade. A compra de carvão podia ser feita nos depósitos da Praia de Santos e nas tercenas junto ao rio – situadas entre a Rua da Boavista e a Calçada do Marquês de Abrantes –, bem como nas estâncias de carvão – localizadas na Rua Velha de Alcântara ou no Mercado do Cais de Ver-O-Peso.

Apesar da existência de carvoarias, e dos muitos cais e caldeiras, a Bica do Sapato era um lugar agradável, conhecido pelas suas viçosas hortas, mencionado em alguns versos da época:

«Logo a Bica do Sapato

se segue n'uma horta fresca,
cujas crystallinas aguas
competem co'a Pimenteira.

É logar mui deleitoso,
que muita gente frequenta,
onde em logar aprazível
á vista do mar se passeia»¹⁷⁰.

Frei Nicolau de Oliveira realçou a atracção que deste lugar emanava, afirmando que quem chegava a Lisboa por via destes terrenos orientais, se deleitava com o passeio. Tinha o viajante «de huma parte riquissimas hortas, e quintas; e da outra o Rio, que com suas agoas vem quasi banhando a estrada»¹⁷¹. O vale de Chelas contribuía para o ambiente campestre e agradável que se fazia sentir nesse tempo pois era, como afirmava mais uma vez o escritor e historiador, «o mais fresco, e ameno, que se sab[ia] daqui a muytas legoas»¹⁷².

Tal como as ermidas e os conventos tiveram uma importância fundamental na fundação do território periférico à cidade intramuros – ao pontilhar as encostas e os vales ocidentais e orientais, criando «constelações» que estruturavam o desenvolvimento da envolvente –, também os cais se revelaram fundamentais na evolução da frente ribeirinha lisboeta. No século XVI a cidade continha na sua margem vários cais, como o da Pólvora, do Carvão, do Tojo, dos Soldados, da Madeira e o cais de desembarque privativo dos barcos vindos de Aldeia-Gallega e de Santarém, este último no local onde se encontra actualmente o Arsenal do Exército. O aparecimento destes cais resultou da divisão, imposta pelo Senado, do tráfego ribeirinho por vários pontos da margem. Desta forma, o escoamento dos produtos seria não só mais rápido e eficiente, como também mais cómodo para o povo que habitava nas redondezas. O estado da caldeira anteriormente mencionada contribuiu para essa tomada de decisão, uma vez que, no século XVII, se encontrava completamente entulhada, sem conseguir receber qualquer barco. O entupimento deste recinto molhado obrigou o Senado à criação dos cais enumerados e de uma nova caldeira, localizada a jusante das carvoarias da Bica do Sapato, junto do Convento de Santa Apolónia, como se pode ver na *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...] (ver Vol. III, p. 85)*. A sua construção teve início no século seguinte, em 1768, a mando de Paulo de Carvalho.

Atravessada a Bica do Sapato e subida a Calçada de Santa Apolónia, alcançava-se o Convento de Santa Apolónia, que debruçava as traseiras para o mar, sobre a praia deserta onde se encontra hoje a linha de caminho-de-ferro. Este conjunto monástico deve a sua fundação a uma pequena mas muito devota ermida, escolha predilecta de Isabel da Madre de Deus que, chegada a Lisboa, decidiu morar na casa contígua ao pequeno templo.

Tal como demonstra a descrição do lugar da Bica do Sapato, anteriormente citada, o ambiente junto ao rio era diferente. Antes dos aterros que conquistaram os terrenos desde Xabregas até à estação ferroviária de Santa Apolónia, o casario junto à margem era banhado pelo Tejo. Neste casario, posicionado a este do Convento de Santa Apolónia, incluíam-se algumas casas nobres e palácios. Um deles é descrito por Júlio de Castilho. Esta «vasta edificação de quatro faces»¹⁷³ situava-se em frente do Palácio Pancas Palha e, segundo o famoso olissipógrafo,

¹⁷⁰ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 119.

¹⁷¹ OLIVEIRA, Nicolau de – *Livro das Grandezas de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Regia, 1804, p. 187.

¹⁷² Idem, op. cit., p. 187.

¹⁷³ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 106.

«por baixo da face meridional da casa, corria imediatamente o Tejo, para o qual se descia por uma escadinha de pedra encostada à parede. D'ahi se tomavam banhos com a maior commodidade, fazendo da própria casa barraca de despir»¹⁷⁴. Refere ainda que a «Nascente verdejava um lindo jardim, não muito vasto, mas muito sombrio e folhudo, tendo, alem de outras arvores, um cedro enorme que mostrava alta antiguidade. Pois em tempo bravo de inverno (quem o crerá hoje?) entrava o Tejo, ha trinta e tantos ou quarenta anos¹⁷⁵, pelo muro do jardim, e alagava tudo»¹⁷⁶. Anos mais tarde, e após ter servido de residência a senhores ilustres da época, funcionou como depósito de pólvora no piso do rés-do-chão, tal como os outros edificios que abriam para o largo diante do mesmo palácio, e que serviram o mesmo propósito.

2.10 A frente ribeirinha em 1807 (ver Vol. IV, pp. 39-41)

(ZONA I Belém / Alcântara – («Carta Topographica de Lisboa, e seus suburbios» – Duarte José Fava)

Tendo início em Belém, esta zona, rematada a jusante pela doca de Pedrouços, está próxima da margem vizinha, vincando a parte final do troço estreito que antecede a entrada na baía natural do Mar da Palha.

O Forte do Bom Sucesso e a presença da Torre de Belém marcam a transição para a banda mais larga do estuário. É nestes dois monumentos que tem início a sequência de edificios notáveis – a Torre de Belém, o Mosteiro dos Jerónimos, o Palácio de Belém e a Cordoaria Nacional – que durante um longo período da evolução da linha de costa lisboeta estiveram próximos do rio, e que actualmente se encontram mais recuados em relação à água. Na planta desenhada tendo como base a *Carta Topographica de Lisboa e os seus suburbios*¹⁷⁷ (ver Vol. III, p. 87), levantada pelo Eng.º Duarte José Fava, e datada do ano de 1807, é possível observar a estreita ligação que estas peças notáveis tinham com o Tejo. A Torre de Belém (ver Vol. III, p. 39) rematava não só a estrutura defensiva, composta pelas baterias do Forte do Bom Sucesso, como também a linha de costa da Praia da Terra, que avançava sinuosamente para norte, até alcançar o casario implantado a poente do Convento do Bom Sucesso. Os terrenos a oeste do convento e a norte do forte homónimo eram constituídos por um casario reduzido, inserido no interior de uma retícula rigorosa que, pela carta de 1807, aparenta ter sido cultivada ou ajardinada. A malha ribeirinha encontrava-se balizada, de forma mais consolidada, entre o Paço da Ribeira e os Jerónimos, apesar de existirem «[...] armazéns, cobertos e a céu aberto [...]», bem como «[...] espaços administrativos e burocráticos [...]» para além dos Jerónimos, tal como acontecia nos terrenos ruralizados anteriormente descritos, localizados a oeste do Convento do Bom Sucesso.

Para nascente, na Praia do Bom Sucesso, a margem era mais regular, desenhando uma recta que se estendia desde o mesmo convento até ao topo oeste da praia diante dos Jerónimos, cujo claustro ainda não estava totalmente levantado, faltando edificar as alas a norte e a oeste. A nascente desta praia ficava a Praça de Belém, cuja ligação com a Praia dos Jerónimos podia ser feita de dois modos: através da artéria mais interior,

¹⁷⁴ *Idem*, op. cit., p. 106.

¹⁷⁵ Segundo João Baptista de Castro, esta beata sempre foi muito protegida pela Rainha da altura, D Luísa. Após uma estadia em Londres, Isabel da Madre de Deus regressou a Lisboa, para a sua ermida de Santa Apolónia. A partir daí moveu os esforços necessários, com a ajuda do Padre Frei Amaro da Esperança, à formação de um Recolhimento. No ano de 1717, o Santo Padre Clemente XI autorizou que dessem entrada no mosteiro as monjas franciscanas, e que estas constituíssem clausura formal. No ano seguinte entraram as 14 senhoras, tendo recebido nesse mesmo dia a visita da Rainha.

¹⁷⁶ **CASTILHO, Júlio de** – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 106.

¹⁷⁷ **FAVA, Duarte José** – *Carta Topographica de Lisboa e seus suburbios* / dir. Duarte José Fava; des. sob dir. José Bento de Sousa Fava. – Escala 500 braças por palmo = [1:50 000]. – Lisboa: Casa do Risco das Obras Públicas; 1807, lit. 1831. – 1 carta: p&b; 210 x 106 cm. Planta cortada em três partes possivelmente para encadernação em álbum sendo as folhas coladas sobre cartolina com a seguinte distribuição: uma folha compreendendo a zona entre Pedrouços e a Cordoaria Nacional, outra folha compreendendo a zona entre a Cordoaria e o Conde Barão e a terceira folha com a zona compreendida entre o Conde Barão e Santa Apolónia. Legenda em rodapé abrangendo as três folhas. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

protagonizada pela Rua de Belém, ou através da Rua do Cais, assim apelidada devido à existência de um pequeno pontão a meio da via, chamado Cais da Estufa. A praça era limitada a norte pelo Palácio de Belém e pelos seus terraços ajardinados; a este pelas Cavalariças Reais; e a oeste pelo casario trancado entre as duas ruas mencionadas. Tal como o Palácio de Belém, muitos dos palácios e quintas banhados pelo Tejo eram «delimitados na frente de rio por muros de suporte erguidos para protecção das águas do Tejo, alguns mesmo com ancoradouros próprios, estabelecendo com o rio uma franca relação visual e funcional»¹⁷⁸.

A maioria destes palácios ajardinados foram construídos no princípio do século XVIII, aquando do crescimento prolífico da cidade para as suas laterais, fixando-se sobre as encostas da margem ribeirinha desde Belém até Xabregas. Apesar de uma parte significativa destes palácios e quintas nobres estarem concentrados no troço marginal entre Belém e Alcântara (Zona I) – e serem privilegiados pela relação visual que a implantação nas encostas lhes permitia –, apenas o Palácio de Belém usufruía de uma relação funcional com o rio, proporcionada pela Praça de Belém e pelo seu cais. De facto, esta praça parece ter sido o único fragmento planeado e construído que, segundo a *Carta Topographica de Lisboa e os seus subúrbios* (ver Vol. III, p. 87), explorava a proximidade com o rio, permitindo que o Palácio de Belém desfrutasse, ainda mais, da margem ribeirinha, ao contrário dos restantes palácios e quintas desta zona. A respectiva praça tinha uma configuração rectangular, ocupando toda a extensão do alçado do palácio. No limite junto ao rio um semicírculo proeminente lançava o denominado Cais de Belém, centrado com o terraço palaciano ajardinado e cuja ponta alongada terminava com uma escadaria que permitia o acesso ao rio (ver Vol. III, p. 40).

A longa Rua da Junqueira – definida de forma clara pelo casario disposto a norte (também ele muito alongado) e pelos campos cultivados da Salesia (pertencentes à freguesia de Nossa Senhora da Ajuda) – desembocava nesta praça. A sul, o início da rua era limitado por uma faixa de terreno constituída por vários edifícios com traçado distinto, dispostos de forma pouco organizada, dando origem a espaços urbanos muito recortados que, pela observação da carta, em nada ajudavam à definição do espaço público. Destacava-se por os seus limites estarem mais construídos do que quaisquer outros nesta primeira zona de estudo. Era flanqueada por edifícios com escala e carácter diferente dos edifícios notáveis, que se tinham implantado primeiramente nos extremos nascente e poente da rua, deixando antever o processo de aglomeração que, fruto do crescimento da malha urbana, iria acontecer futuramente nas restantes zonas compreendidas entre Alcântara e a Matinha. O Palácio do Marquês de Angeja, implantado sobre os vestígios do antigo Forte de S. Pedro de Belém, já havia sofrido com este crescimento urbano, acabando por ficar inserido neste emaranhado de edifícios.

A parte final da Rua da Junqueira estava mais recta, graças à Cordoaria Nacional (Real Fábrica da Cordoaria da Junqueira), edifício construído na segunda metade do século XVIII (1779) por ordem do Marquês de Pombal, constituído por três corpos longitudinais dispostos paralelamente ao rio. O conjunto, que mede mais de 400 metros de comprimento e com apenas 50 de largura, gerava nesta época uma pequena enseada em forma de U, construída pelos dois avanços nos extremos do edifício, onde as embarcações podiam acostar, facilitando o fornecimento das cordas de sisal, dos cabos, das velas e das bandeiras produzidas para os armadores.

Do lado nascente da Cordoaria Nacional ficava o Porto Franco. A criação de um Porto Franco (explicado na página ??) remonta ao reinado de D. Maria I e do príncipe regente D. João que, na altura resolvera transformar os armazéns do antigo Forte de S. João da Junqueira (ver Vol. IV, p. 31) num entreposto comercial. Embora o entreposto apareça representado na *Carta Topographica de Lisboa e os seus subúrbios* (ver Vol. III, p. 87), não existem quaisquer referências que possam indicar qual a disposição tomada no passado pelas baterias do antigo forte. Apesar do Porto Franco ter sido extinto no ano de 1806, só foi demolido no século XX, devido à abertura da Avenida da Índia na altura da Exposição do Mundo Português.

Como é possível observar na *Carta Topographica de Lisboa e os seus subúrbios*, para lá da Cordoaria Nacional e do Porto Franco, a Rua da Junqueira perdia alguma definição, uma vez que o limite sul não estava

¹⁷⁸ AIRES MATEUS, ASSOCIADOS, LDA., BUGIO II, ARQUITECTURA LDA., PEDRO DOMINGOS, ARQUITECTOS LDA. – *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*, 1ª Fase. Lisboa: Ed. APL, 2005, p. 12.

construído, e a Praia da Junqueira insistia em não desaparecer. A sua inalterabilidade devia-se sobretudo à existência dos muitos palácios e quintas burguesas que subsistiam nesta zona, muitos deles alinhados no troço norte da rua que, através desta rara abertura que era a Praia da Junqueira, perscrutavam o rio. Certamente que os nobres a quem os palácios e quintas pertenciam não permitiam que se construísse nesta praia qualquer tipo de obstáculo que impedisse uma visão límpida do Tejo e da outra margem.

Dos edifícios notáveis que poderíamos (e que ainda se podem) avistar ao percorrer a Rua da Junqueira destacava-se, em primeiro lugar, a Casa Nobre de Lázaro Leitão, construída em 1734, e desenhada por Carlos Mardel. Esta casa, com planta em «L», situava-se a norte da Cordoaria Nacional, e era dos poucos edifícios, a par com o Palácio da Ega, que em 1807 tinha a vista tapada pela fábrica de cordas. Prosseguindo pela rua em direcção a oriente, avistar-se-ia uma sucessão de quintas e palácios cujas fachadas abriam para a praia e para o rio: primeiro a Quinta das Águias, composta por um palácio, por uma capela e por jardins datados do século XVIII; de seguida o Palácio Ponte, também do século XVIII; depois o Palácio Burnai, de fundação anterior a 1755, que albergara os Condes de Sabugosa e os Cardeais-Patriarca de Lisboa, antes de ser adquirido pelo banqueiro Henrique Burnai; em quarto, e por fim, o Palacete da Ribeira Grande, também construído no século XVIII.

Mais adiante, após ligar todas estas casas nobres, a Rua da Junqueira inflectia para o interior. Atravessava, junto a um dos topos dos estaleiros que separavam a Praia da Junqueira dos campos cultivados perto da caldeira dos Fornos de Tijolo, e convertia-se na Rua do Calvário. A sua toponímia voltava a alterar-se mais à frente, passando a chamar-se Rua de Alcântara, até esta atravessar a ponte sobre o ribeiro com o mesmo nome, para novamente se alterar, desta vez para Rua do Livramento.

(ZONA II Alcântara / Cais do Sodré – «Carta Topographica de Lisboa, e seus suburbios» – Duarte José Fava)

O casario que ladeava a Rua Direita do Livramento conseguira expandir-se bastante para poente, ocupando as margens do rio e do ribeiro.

O Baluarte do Sacramento estava balizado entre a Caldeira de Alcântara e o novo dique que surgira a nascente. Com a construção do novo dique, o baluarte ficou ainda mais afastado da margem, e alguns edifícios a norte – como o Convento do Sacramento e a sua cerca – passaram a ser banhados pelo rio Tejo. A nascente do novo dique construído existia uma caldeira, que era utilizada pelos Fornos de Cal localizados logo acima.

A faixa ribeirinha entre o Convento do Sacramento e o Convento de S. Alberto das Carmelitas Descalças estava mais ocupada, com uma organização semelhante à existente na faixa seguinte, entre S. Alberto e o Mosteiro de Santos-O-Velho. Nesta faixa os edifícios de maior escala implantavam-se maioritariamente junto do limite da rua e do rio, e os de menor escala permaneciam no seu interstício. Os edifícios longitudinais, implantados ao longo do rio, eram na sua maioria depósitos chamados de Terceiras, responsáveis por apoiar as actividades náuticas, armazenando no seu interior cereais e outros produtos importados nas expedições marítimas.

A faixa ribeirinha a nascente do Mosteiro de Santos-O-Velho havia crescido consideravelmente. Tanto a Calçada do Marquês de Abrantes como a Rua da Boavista já não se encontravam à beira-rio. Neste troço, a linha de costa avançara, e começara a revelar um desenho enriquecido por alguns cais. Os edifícios que surgiram nesta zona, por sua vez, subverteram a lógica de implantação que até aquela época tinha predominado, erguendo-se perpendiculares à linha de água, lógica essa que se manteve na zona da Boavista até aos dias actuais.

Com o prolífico crescimento da cidade após o terramoto, foi necessário tomar algumas providências de forma a apoiar o flanco ocidental da cidade. Na altura, as actividades comerciais concentravam-se na feira do largo da Igreja de S. Paulo, surgindo assim o Mercado de S. Paulo. Este mercado ficava «entre a cortina do caes marginal do Tejo e as costas do quarteirão que forma o lado meridional do largo de S. Paulo»¹⁷⁹, a nascente da Casa da Moeda. No início o mercado era constituído por barracas e construções efémeras, como se pode ver na *Carta Topographica de Lisboa e os seus suburbios* (ver Vol. III, p. 87), ligadas ao rio através de um enorme cais com degraus. Mais tarde,

¹⁷⁹ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 530.

após a demolição do Forte de S. Paulo – situado onde se encontra hoje a Praça D. Luís –, a Câmara Municipal decidiu aproveitar os terrenos que estavam anteriormente ocupados pelo forte para construir um novo mercado. Surgiu então o Mercado da Ribeira Nova, projectado pelo Eng.º Ressano Garcia e inaugurado no ano de 1882. Após a inauguração, o mercado foi sofrendo sucessivas remodelações e ampliações, até que, no ano de 1893, um incêndio destruiu a ala nascente do edifício. Apesar da calamidade, o edifício ainda durou mais 33 anos, sendo demolido somente no ano de 1926, para dar lugar, em 1930, à reconstrução de um novo mercado, projectado desta vez pelo Arq.º João Piloto.

(ZONA III Cais do Sodré / Santa Apolónia – «Carta Topographica de Lisboa, e seus suburbios» – Duarte José Fava)

Através do testemunho de Júlio de Castilho deduz-se que este sítio do Cais do Sodré tenha funcionado como charneira no crescimento da cidade, até esta alcançar os terrenos de Belém. Este ponto da frente ribeirinha encontrava-se na fronteira entre o centro urbano de Lisboa (cujo percurso evolutivo, apesar de abalado pelo terramoto, ficara relativamente estabilizado com a construção da Baixa pombalina), e o troço marginal a ocidente, que estava em constante expansão e no início do seu processo de consolidação. A importância do Cais do Sodré na ampliação da cidade seria mais tarde sublinhada, servindo este de elo de ligação entre a Baixa pombalina e o aterro nos terrenos da Boavista.

A Praça dos Remolares, tal como a Ribeira Nova e o Largo de S. Paulo, fazia parte do conjunto de espaços públicos que constituía a zona do Cais do Sodré. Júlio de Castilho afirmava que esta praça era conhecida como um ponto habitual de reunião entre os estrangeiros e a gente marítima que habitava a margem ribeirinha de Lisboa. Localizava-se no centro da Rua do Cais do Sodré, no ponto exacto onde confluía uma outra rua, conhecida por Rua do Alecrim (ver Vol. III, p. 42). Este nó urbano era especial, não só pelo cruzamento destas duas vias (uma paralela ao rio e outra perpendicular), mas também porque a partir deste ponto o traçado urbano junto à margem quebrava, juntamente com o muro ribeirinho, inflectia para o interior, e dava origem à curvatura ocidental do arco ribeirinho.

A partir da Praça dos Remolares, a Rua do Cais do Sodré avançava para este, alargando até atingir o Largo do Corpo Santo. Como é visível na *Carta Topographica de Lisboa, e seus suburbios* (ver Vol. III, p. 87), em 1807 este largo usufruía de uma ampla área para onde, segundo Júlio de Castilho, a população lisboeta oitocentista se dirigia quando pretendia vislumbrar o Tejo.

Como se pode ver na mesma carta, a Ribeira das Naus estava completamente aterrada, tendo desaparecido o enorme complexo constituído por docas, caldeiras e pontes do início do século XVIII. Quando se compara esta carta, levantada por Duarte Fava, com uma carta posterior – a *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa [...]* (ver Vol. III, pp. 96-97; Vol. IV, p. 45), levantada pelo General Filipe Folque – reparamos que o limite do novo complexo da Ribeira das Naus é coincidente com o limite do aterro desenhado. Para além disso é possível constatar, na carta de Filipe Folque, a existência das estruturas navais que foram reconstruídas logo após o terramoto (iniciadas no ano de 1759), e que já apareciam representadas na *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]* (ver Vol. III, p. 85), posterior a 1780. Posto isto, depreende-se que aterro não tenha feito parte dessas obras de reconstrução, uma vez que o levantamento de Duarte Fava só foi feito muito mais tarde, no ano de 1807. A partir destes dados presume-se que a representação do aterro desenhado se deva a uma opção tomada por Duarte Fava, optando por mostrar apenas o limite (desenhado a tracejado como se pode constatar pela carta) da área pertencente à Ribeira das Naus, omitindo as estruturas navais que a constituem.

Na carta de Duarte Fava é ainda possível contemplar, no canto este da Praça do Comércio, o muro ribeirinho que contornava a Alfândega Nova. Este muro era bastante recortado, constituído por dois cais de proporção quadrada que se situavam na frente do edifício. O muro continuava e dobrava na esquina nascente do edifício, inflectindo para norte. Com um traçado paralelo ao alçado este, ia alargando sempre com um desenho recortado em escada, até voltar a dobrar através de um suave arco, que o juntava ao novo alinhamento do casario que se prolongava até ao Campo das Cebolas.

A área a nascente do Campo das Cebolas, conhecida como Jardim do Tabaco, fora o local escolhido pelo Marquês de Pombal para implantar um conjunto de grandes armazéns e depósitos. Desse conjunto sobressaía o edifício do Terreiro do Trigo (actual Alfândega de Lisboa), desenhado pelo engenheiro militar que fora responsável pela construção da Praça do Comércio – Eugénio dos Santos Carvalho. Parte destes armazéns e depósitos setecentistas, que sobreviveram até aos dias de hoje, encontram-se actualmente a cerca de 150 metros da linha de cais.

2.11 A frente ribeirinha em 1858 (ver Vol. IV, pp. 43-46)

(ZONA I Belém / Alcântara – «Carta Topográfica da Cidade de Lisboa [...]» – General Filipe Folque)

Quando comparada a carta de 1807 com a *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa [...]*¹⁸⁰ (ver Vol. III, pp. 95-97), levantada pelo General Filipe Folque entre 1856 e 1858, nota-se que, durante o período demarcado entre 1807 e 1858, as alterações mais significativas no troço ribeirinho da zona compreendida entre Belém e Alcântara ocorreram em dois pontos: no limite da Praia da Terra, junto à Torre de Belém; e no extremo oposto, abarcando desde a Cordoaria Nacional até à caldeira de Alcântara e ao Forte d'Alfarrobeira.

Na carta de 1858-1858 o limite da Praia da Terra, que na carta de 1807 parecia ter uma parte côncava, a que se seguia uma parte convexa, formando uma pequena baía, ganhou feições mais regulares, permitindo que a praia avançasse e conquistasse terreno ao rio. O casario a oeste do Convento do Bom Sucesso também aumentou, formando um aglomerado mais densificado que o de 1807, contribuindo porventura para o avanço do limite da Praia da Terra¹⁸¹. Desconhece-se contudo se a transformação deste limite se deveu principalmente a intervenção humana, ou ao processo natural de assoreamento ribeirinho.

A nascente, a pequena enseada abraçada pelos braços da Cordoaria Nacional desapareceu, uma vez que se concentrou, junto ao braço nascente do edifício, uma porção considerável de terreno que, no entanto, ainda não estava relacionada com os aterros do porto de Lisboa.

Tal como a de Belém, a margem da Praia da Junqueira também sofreu alterações. Apesar do limite da praia ter recuado, apertando a Rua da Junqueira, surgiram pequenos avanços, alterando subtilmente a fisionomia da margem neste local. Embora mais estreita, a Rua da Junqueira parecia, graças à linha arborizada bastante marcada, que separava o areal do passeio diante dos vários palácios, ter ganho mais definição – assegurando a continuidade da rua.

A nascente dos estaleiros indicados na carta de 1807, a linha de costa mudou consideravelmente. Na senda da caldeira edificada anteriormente, foram construídas duas novas caldeiras, avançadas até o limite que actualmente define a Avenida 24 de Julho. A nascente das caldeiras, a linha de costa recuava e inflectia para o interior, enquadrando a desembocadura da ribeira de Alcântara. Junto à caldeira de Alcântara e ao Forte d'Alfarrobeira, a linha de costa também avançara substancialmente, dando sinais de que a transformação das margens junto ao caneiro da ribeira de Alcântara estava prestes a começar.

(ZONA II Alcântara / Cais do Sodré – «Carta Topográfica da Cidade de Lisboa [...]» – General Filipe Folque)

¹⁸⁰ **FOLQUE, Filipe** – *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa: reduzida da que foi levantada na escala 1 : 1000 em 1856 a 1858 sob a direcção do general Filipe Folque / Filipe Folque*. – Escala 1: 10 000, 2000 metros. – Lisboa: Inspeção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino, 1871. – 1 carta: p&b; 123 x 70 cm. Apresenta em rodapé a legenda. Col. Vieira da Silva.

¹⁸¹ Desconhece-se, contudo, se a transformação deste limite se deve principalmente a intervenção humana, ou ao processo natural de assoreamento ribeirinho.

Na *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa [...]* (ver Vol. III, pp. 95-97), levantada pelo General Filipe Folque, a memória do Forte d'Alfarrobeira quase desaparecera. Restava apenas o vestígio do traçado do antigo Baluarte do Sacramento, e a norte fora construído o Quartel da Marinha Militar, com ligação ao Convento do Sacramento.

Contudo, a maior alteração na frente ribeirinha, representada nesta carta de 1858, aconteceu a nascente, com a construção do aterro nos terrenos da Boavista. Para contar a história de como surgiu o aterro da Boavista é necessário recuar até ao ano de 1844. Nesse ano surgiu uma nova proposta de autor anónimo publicada na *Revista Universal Lisbonense*¹⁸² e que lançava a ideia de se construir uma ligação marginal desde o largo do Conde Barão até à zona de Santo Amaro:

«Aos melhoramentos, de que Lisboa carece, deve adicionar-se uma nova e facil communicação na parte littoral, desde o largo do Conde Barão, até Sancto Amaro. A porção da cidade compreendida entre estes dois pontos contém um terço dos habitantes e grande trafico commercial da capital. Demais o transitio entre estes dois pontos compreende os interesses e commodidade da passagem de quasi todos os habitantes, e dos que estão na parte poente fóra de Lisboa. Todos sabem quanto é dispendioso em tempo e materiaes o caminho actual, que corre desde a Boa-Vista até ao Calvario, por causa das subidas, descidas e voltas que faz, as quaes muito damnificam e consomem as seges, carros, omnibus e animaes empregados n'este serviço»¹⁸³.

Porém, só dez anos depois se voltou a discutir o tema do porto, após o projecto entregue pelo Eng.º P. J. Pezerat, que consistia na construção de uma doca com portos-canais e de um bairro marítimo abrangendo as Praias de Santos, da Boavista e da Rocha do Conde de Óbidos, rectificando o Bairro da Boavista pré-existente. A partir deste momento brotaram numerosos projectos e contratos (ver cronologia), sendo que, de todas as obras que se recomendavam para a cidade, as do porto de Lisboa figuravam em primeiro lugar – por serem as mais urgentes e necessárias para evitar que a cidade estagnasse e ruísse diante do desenvolvimento dos restantes portos europeus.

No ano de 1855 o Conde de Clarange du Lucotte propôs ao governo português a construção de uma linha ferroviária que ligasse Lisboa a Sintra, através da exploração dos terrenos marginais do Tejo, cuja estação central ficaria sediada no Cais do Sodré. Nos terrenos que pudesse conquistar ao rio, o Conde propunha abrir docas e traçar vias pedonais até Pedrouços, onde tencionava edificar um estabelecimento de banhos. No dia 26 de Julho do mesmo ano o contrato foi assinado, e o Conde ordenou o início das obras da estação de Belém, inauguradas na altura pela rainha D. Maria II. Pressupunha-se que o aterro da Boavista e as docas, apresentadas no projecto do Sr. Conde, fossem construídas de seguida, tal como a linha ferroviária inicialmente proposta, que nunca se realizou.

Preocupado com o surto de febre amarela que assolou a população de Lisboa no ano de 1857, o governo olhava para o aterro da Boavista como uma necessidade imprescindível, pensando «nas incalculaveis vantagens que á saude publica deviam provir de se entulharem de vez os lodos mephyticos da Boa-Vista, estendendo aos pés de Lisboa, como um estrado enorme, um longo aterro, que tirasse á Capital a causa mais efficaz das epidemias, que já muita vez a tinham assolado»¹⁸⁴. Depressa todo o corpo dirigente se debruçava sobre este assunto, e perante tamanho empenho, no dia 15 de Maio de 1858, José Victorino Damásio, na altura Director Municipal do Instituto Industrial, deu início às as obras de aterro (por conta da empresa do Conde Clarange du Lucotte) entre o Forte de S. Paulo e a Praia de Santos.

A construção do aterro da Boavista representou um momento marcante na história evolutiva do porto de Lisboa. Tratou-se do primeiro aterro projectado e edificado (a que se seguiram outros de notável distinção), num momento em que a margem lisboeta carecia de melhoramentos. Ciente da grandeza desta tarefa, José Victorino

¹⁸² *Revista Universal Lisbonense, Jornal dos Interesses Physicos, Moraes e Litterarios*. Lisboa: Imprensa da Gazeta dos Tribunaes, 1844.

¹⁸³ *Idem*, op. cit., Tomo III, p. 478.

¹⁸⁴ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 642.

Damásio solicitou ao governo coadjuvação, e em resposta ao seu pedido, a Câmara Municipal enviou o Vereador Fernandes Chaves e o Eng.º Pezerat para o auxiliarem nas obras do aterro. O projecto apresentado por Pezerat em 1854 foi uma contribuição enriquecedora, não só para os projectos que se seguiram, mas em particular para o projecto do aterro da Boavista, tal como tinha sido útil o projecto elaborado no reinado de D. João V.

Para que as obras pudessem prosseguir foi necessário ao Município expropriar alguns dos terrenos que, com o tempo, tinham sido ocupados pela população. Apesar da dispersão de terrenos ocupados em toda a frente ribeirinha, o governo começou por reaver os da Boavista – aqueles que eram indispensáveis à construção do aterro.

Embora o empenho de José Victorino Damásio tenha sido reconhecido, no ano de 1859 o governo ordenou que este transferisse a direcção das obras já feitas para a Câmara Municipal de Lisboa. Esta ficava responsável por dirigir a empreitada. As obras do aterro da Boavista recomeçaram nesse mesmo ano: no Verão demoliu-se parte da muralha do cais do Sodré (gerando algum descontentamento), e em Outubro procedeu-se «no forte de S. Paulo á demarcação do terreno necessário para a abertura de uma rua que ligasse o novo Aterro com a rua da Ribeira nova»¹⁸⁵.

Apesar de alguns contratempos legais surgidos nos meses finais de 1859, devido ao projecto para a ligação ferroviária entre Lisboa e Sintra, a cargo da Companhia do Conde de Clarange du Lucotte, as obras do aterro tinham avançado durante esse ano. Os donos dos barcos varados dispostos à beira-mar foram obrigados a removê-los, prosseguindo-se com as expropriações na Praia de Santos. É de destacar a de uma propriedade pertencente à Casa de Abrantes, necessária para realizar a abertura da Rampa de Santos, que ligaria o aterro à Rua das Janelas Verdes. No ano seguinte, expropriaram-se mais terrenos pertencentes à Casa de Abrantes para que se pudesse abrir a Rua 24 de Julho, nomeadamente o picadeiro do Palácio dos Marquês e os campos da cordoaria pertencente ao Barão de Villa-Cova.

O aterro conquistava 50 metros às águas do rio e era sustentado «por um paredão armado de quatorze linguetas para contraforte, e planos inclinados para desembarque»¹⁸⁶. Júlio de Castilho descreveu a obra do aterro, em 1862, como «um vasto deserto de terra amarellada, mal nivelado, atravancado de tócos, barrotes, pedregulhos [...]»¹⁸⁷, e afirmou que a obra continuava já «pela frente da Moeda e da velha praia de Santos»¹⁸⁸.

Após a construção da Avenida 24 de Julho, criou-se uma barreira física que fez com que o aterro se tornasse mais isolado.

(ZONA III Cais do Sodré / Santa Apolónia – Carta Topográfica da Cidade de Lisboa [...] – General Filippe Folque)

O Largo do Corpo Santo perdeu dimensão na *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa [...]* (ver Vol. III, pp. 95-97), uma vez que aí foram construídas várias oficinas de apoio ao Arsenal da Marinha. Nesta carta é ainda possível observar a redução da área de uma das caldeiras do complexo naval da Ribeira das Naus, a ampliação da ponte que se interpunha entre as duas caldeiras – impedindo que continuassem a comunicar entre si – e, por fim, a construção do Dique da Ribeira das Naus, a poente. Em frente ao torreão do Arsenal da Marinha também tinha sido construído um cais avançado, alinhado com a arcada voltada para a Praça do Comércio. Tanto este cais como a ponte da Ribeira das Naus rivalizavam com o Cais das Colunas, uma vez que avançavam uma distância semelhante sobre o rio.

A nascente, as alterações fundamentais começavam depois do Cais da Alfândega (que permanecia idêntico). O muro recortado em escada, anteriormente descrito, passou a estar mais regular, sobressaindo agora apenas um cais de proporções mais pequenas que o Cais da Alfândega. O muro continuava depois para nascente, numa recta perpendicular ao alçado este do edifício aduaneiro. Este troço do muro, anteriormente encurvado e com uma

¹⁸⁵ Idem, op. cit., pp. 653-654.

¹⁸⁶ Idem, ibidem, p. 642.

¹⁸⁷ Idem, ibidem, p. 660.

¹⁸⁸ Idem, ibidem, p. 660.

orientação diferente, fora alterado em virtude dos novos edifícios construídos a sul da Rua da Ribeira Velha. Para lá do Campo das Cebolas e do Cais de Santarém foram construídos dois cais de dimensão considerável, que ladeavam o edifício do Terreiro do Trigo. O Terreiro do Trigo possuía, no seu alçado frontal, um acesso monumental ao rio, através de um cais privativo. Como afirmou Carlos Caetano «recuper[ou-se], na época pombalina, algo que [viera] do século XVI, a mediatização entre o edifício e o rio mediante o conjunto *cais-pátio*»¹⁸⁹, notório no Terreiro do Trigo e também na Alfândega.

Para além destes cais junto ao Terreiro do Trigo foram construídos mais três, a nascente, de menores dimensões, que assinalavam o fim do desenho regrado que o muro ribeirinho tivera até aquele ponto: a linha de cais desaparecia e os edifícios encostavam-se ao rio.

(ZONA IV Santa Apolónia / Xabregas – «Carta Topográfica da Cidade de Lisboa [...]» – General Filippe Folque)

No século XIX, a linha de cais avançou de forma considerável na zona entre a Bica do Sapato e Xabregas, devido às obras de construção do Caminho de Ferro do Norte e Leste. Para que se possa compreender a dimensão do terreno conquistado ao rio, basta comparar a posição da linha de costa a sul do Mosteiro de Santos-O-Novo que aparece na *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...]* (ver Vol. III, p. 85), com a que aparece na carta levantada por Filippe Folque. Com os aterros a linha de cais avançou até ficar alinhada com os terrenos do Cais do Tojo e da Bica do Sapato. Entre a Bica do Sapato e a nova zona aterrada foi construído um cais dedicado às linhas ferroviárias. Como é possível ver pela carta de Folque, o troço ferroviário já estava construído, na zona de Lisboa, desde o Poço do Bispo até a zona do Mosteiro de Santos-O-Novo. As linhas percorriam todo este percurso pelo interior, e só após atravessar os terrenos de Xabregas em direcção a este, é que desciam para sul, prosseguindo sempre junto do rio, desde o Mosteiro da Madre de Deus até ao cais referido.

Apesar deste cais ter sido, neste momento, o ponto terminal dos caminhos de ferro, estavam previstas obras para a construção de um aterro até à zona do antigo Cais dos Soldados, onde se fixaria posteriormente a Estação de Caminhos de Ferro do Norte e Leste, como se pode ver na *Planta Geral da Cidade da Lisbôa* (ver Vol. III, p. 100). O único impedimento que se interpunha à concretização deste objectivo eram as caldeiras na Bica do Sapato. Com esse intuito, no ano de 1858, o Governo português ordenou à Câmara Municipal que cedesse as caldeiras, para que se pudesse proceder às obras do aterro. Nesse mesmo ano a Câmara retorquiu, pedindo que fosse indemnizada com o valor das duas caldeiras da Bica do Sapato, ou então que se construíssem docas de substituição em lugar mais apropriado. No ano seguinte o Governo aceitou a segunda opção, após o que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste tomou posse das duas caldeiras, através da expropriação para utilidade pública, obliterando de vez as ditas caldeiras e o Cais da Bica do Sapato.

O mesmo aconteceu com a Praia dos Algarves, que resistiu pelo menos até 1863, ano em que o Inspector Geral do Arsenal do Exército levantou no areal uma barraca destinada ao banhos dos alunos do colégio de aprendizes desse mesmo Arsenal. No entanto, dois anos depois, a praia foi aterrada, consequência do rápido desenvolvimento da construção da Estação Ferroviária de Santa Apolónia. No mês de Abril de 1865 as obras já estavam praticamente concluídas, e da praia restava apenas a memória. Apesar das obras do aterro, no ano de 1888, a zona da antiga Praia dos Algarves ainda desfrutava de alguma proximidade com o rio (ver Vol. II, p. 77), antes de desaparecer para dar lugar à Avenida Infante Dom Henrique e às docas da Alfândega e do Terreiro do Trigo.

Como o troço ferroviário prosseguia para o interior, após o Mosteiro da Madre de Deus, não foi necessário conquistar mais terreno a nascente. Os aterros construídos terminavam na zona localizada a sul do mosteiro supracitado e da Fábrica de Tabacos. Nesta zona, o limite recuava e voltava depois a avançar, desenhando um cais com os limites laterais ligeiramente abertos, enquadrando o fecho do vale de Chelas (ver Vol. III, p. 43).

¹⁸⁹ CAETANO, Carlos – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004, p. 166.

A nascente, a Rua direita de Xabregas enquadrava, ao fundo, o rio, já que não havia qualquer edifício nos terrenos a sul. Desde o Convento do Grilo até ao Convento do Beato, pelo contrário, o limite sul já estava bastante edificado. Nesta zona só era possível vislumbrar o rio através das frestas e dos intervalos entre os edifícios. A sul do Convento do Beato a linha de cais rematava numa pequena doca – em forma de quadrado ligeiramente distorcido, encaixado entre duas plataformas mais avançadas, onde se erguiam alguns edifícios, possivelmente utilizados como depósitos de mercadorias.

2.12 A frente ribeirinha entre [1858 - 1878] (ver Vol. IV, pp. 48-50)

(ZONA II Alcântara / Cais do Sodré – «Planta Geral da Cidade da Lisboa»)

A Praia de Santos, dantes preenchida pelos «abarracamentos de lona branca para banhos na estação calmosa»¹⁹⁰, e pelos «hiates e brigues a pulular ao longo do areal»¹⁹¹, foi engolida pelo aterro da Boavista, que galgava a passos largos sobre o antigo areal, alastrando sobre o Tejo, e prolongando-se para oeste até à Rocha do Conde de Óbidos, como demonstra a cartografia desenhada neste período.

No ano de 1862 o vereador José Carlos Nunes propôs que sobre o aterro, no terreno limitado pela Casa da Moeda a norte, pelo Forte de S. Paulo a este, pela Rua 24 de Julho a oeste, e pelo Tejo a sul, se formasse uma praça, conhecida actualmente por Praça de D. Luís. Nos dois anos seguintes foram concluídos os trabalhos de alinhamento e regularização, e no ano de 1865 ordenou-se que se demolisse o Forte de S. Paulo, pela proximidade inconveniente com a nova praça. A praça foi mais tarde arborizada, como se vê pela *Planta Geral da Cidade da Lisboa*¹⁹² (ver Vol. III, p. 100) e, em 1882, inaugurou-se o mercado, implantado a este da praça – directo sucessor do demolido Mercado da Ribeira Nova.

Perante o aspecto que as obras apresentavam no ano de 1862, Júlio de Castilho afirmava que «ninguém sonhava que saísse tão depressa a formosa rua *Vinte e quatro de Julho*, como os seus passeios alinhado, as suas renques de arvoredo e candieiros, o mercado, a Praça D. Luiz [...]»¹⁹³.

(ZONA III Cais do Sodré / Santa Apolónia – «Planta Geral da Cidade da Lisboa»)

No início do ano de 1865 as obras do aterro entre Santos e a Ribeira Nova estavam terminadas. Porém, a Câmara Municipal resolveu prolongar o aterro até ao Cais do Sodré, e somente foram concluídas no ano de 1867, abrangendo os terrenos desde a Praia de Santos ao Arsenal da Marinha.

A partir daí, o aterro passou a ser visto como «o mais bello dos passeios publicos»¹⁹⁴. Júlio de Castilho conta que em certas tardes primaveris e outonais, a gente lisboeta, desde a rainha D. Maria Pia ao operário mais pobre, dirigia-se «áquelle salão enorme, a ver o Tejo [...] e a contemplar as magnificencias da grande orchestra de tons luminosos com que o sol se despedia»¹⁹⁵.

¹⁹⁰ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 656.

¹⁹¹ Idem, op. cit., p. 656.

¹⁹² *Planta Geral da Cidade da Lisboa*. – Escala 1:2500. [s.l.: s.n., s.d.]. – 1 planta: color.

¹⁹³ CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 661

¹⁹⁴ Idem, op. cit., p. 686.

¹⁹⁵ Idem, ibidem, p. 686.

Dos vários cais que pontuavam o aterro, destacava-se, pelo seu comprimento, o que se situava a nascente da Praça dos Remolares. Depois deste cais, o aterro quebrava e terminava nos edifícios que trancavam o topo oeste do Arsenal da Marinha e da Ribeira das Naus.

Na zona entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia o traçado da frente ribeirinha mantinha-se igual, sem alterações dignas de reparo.

(ZONA IV Santa Apolónia / Xabregas – «Planta Geral da Cidade da Lisboa»)

Como se pode ver pela *Planta Geral da Cidade da Lisboa* (ver Vol. III, p. 100), em 1878, as caldeiras da Bica do Sapato já tinham desaparecido, e a Estação dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste já se fixara na zona do antigo Cais dos Soldados. A estação ferroviária, hoje conhecida por Estação de Santa Apolónia, aparece representada na *Planta Geral da Cidade da Lisboa* com a planta actual – um U aberto a nascente, onde cessam as linhas ferroviárias.

2.13 A frente ribeirinha em 1879 (ver Vol. IV, pp. 52-55)

(ZONA I Belém / Alcântara – «Carta topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores [...]» – Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos)

Em 1879 a margem da Praia da Terra em Belém mantinha-se igual, com excepção do avanço de um pontão, alinhado com um dos troços que percorria os terrenos da praia e ligava à Rua Direita de Pedrouços, localizada a norte. O casario junto da praia continuava a expandir-se para norte e para oeste, sendo rematado a norte por uma grande estrutura, assinalada como sendo o Hipódromo.

A Rua Direita de Pedrouços comunicava directamente com a Rua do Bom Sucesso, que desembocava na Praça do Infante D. Henrique, edificada defronte do Mosteiro dos Jerónimos. A criação desta praça concedeu finalmente o espaço público desafogado que o mosteiro merecia. A praça surgia paralela ao braço longitudinal do mosteiro, e avançava proeminente sobre o rio. A poente juntava-se à Praia do Bom Sucesso através de um canto arredondado; a nascente recuava e alinhava perpendicularmente com a longa ponte dos Vapores Lisbonenses e com o já mencionado cais de Belém. O avanço dos terrenos sobre o Tejo, nesta zona, libertou a frente ribeirinha, permitindo caminhar junto ao rio, entre a Praça do Infante D. Henrique e a Praça de Belém.

Nos terrenos a nascente da Praia da Junqueira destacavam-se a Estação dos Carris de Ferro de Lisboa, a Fábrica de Tecidos e as duas caldeiras já referidas. Embora a ocupação destes terrenos, a este da Praia da Junqueira, estivesse ainda pouco organizada, a implantação de programas como a estação ferroviária e a fábrica têxtil contribuíram para o ordenamento do território desta zona, uma vez que a consequente divisão dos terrenos destinados a cada um destes programas, ajudava a definir os limites espaciais da zona.

Os terrenos junto ao caneiro da ribeira de Alcântara continuaram a avançar sobre o rio, e o desenho da margem tornou-se cada vez menos recortado. A caldeira de Alcântara diminuiu de área, passando a ser quadrada em vez de rectangular, permitindo uma maior largueza e uma maior continuidade espacial em relação aos terrenos localizados a norte.

(ZONA II Alcântara / Cais do Sodré – «Carta topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores [...]» – Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos)

A *Carta topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores [...]*¹⁹⁶ (ver Vol. III, p. 101), rectificada em 1879 a partir dos levantamentos feitos em 1856 e 1858, revela como a frente ribeirinha se continuou a desenvolver para ocidente durante este intervalo de tempo, após a construção do aterro da Boavista. A partir da Rocha do Conde de Óbidos a linha de costa inflectia uns metros para o interior e continuava depois para oeste numa recta pontuada por três pontes, até alcançar a caldeira de Alcântara, no lugar do antigo Baluarte do Sacramento. Com a construção deste troço ribeirinho, foi possível ampliar a Rua 24 de Julho até Alcântara.

No aterro da Boavista sucediam-se as pontes e os cais (ver Vol. II, p. 61), com destaque para a plataforma mais larga que servia a Companhia de Gás e a Albergaria de Limpeza, e para as pontes da Ribeira Nova e dos Vapores Lisbonenses – todos localizados a nascente da Praça de D. Luís.

(ZONA III Cais do Sodré / Santa Apolónia – «Carta topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores [...]» – Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos)

Em 1879 o muro ribeirinho do aterro da Boavista já não terminava nos edifícios do Arsenal da Marinha – continuava para este, construindo o limite a sul da Sala do Risco – localizada no extremo oeste do Arsenal da Marinha – até alcançar o dique e a doca de reparação da Ribeira das Naus (ver Vol. II, pp. 62-63).

O complexo naval da Ribeira das Naus também sofrera algumas alterações. A caldeira ocidental desaparecera. Em frente ao local onde esta se implantava foi construída a Ponte do Arsenal – bastante mais larga quando comparada com a Ponte dos Vapores Lisbonenses ou com a Ponte da Ribeira Nova. Entre a nova ponte e as carreiras de construção foram construídos dois pequenos cais. A ponte que se localizava em frente do torreão do Arsenal da Marinha alargou, e era nesta época conhecida como Ponte do Caminho de Ferro do Sul. Tanto esta como a Ponte do Arsenal possuíam estruturas cobertas (assinaladas com um "x" na carta de Mesquita Maia), que protegiam os passageiros e as mercadorias no momento da chegada.

O Cais da Alfândega também estava bastante modificado. A partir dos dois cais de proporções quadradas, cujo traçado ainda é visível na *Carta topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores [...]* (ver Vol. III, p. 101), construíram-se duas plataformas de embarque e desembarque: uma com uma planta em forma de T, e a outra com uma planta trapezoidal, que encerrava, ao centro, um espaço inundado. A nascente desta última fora construído um muro, ou molhe de abrigo, que protegia o Cais de Ver-O-Peso, localizado abaixo da Rua da Ribeira Velha. Era possível alcançar o cais através de uma abertura, voltada a sul, ou contornando o muro por este.

Como já se constataria no período entre 1872 e 1878, a banda entre o Campo das Cebolas e o Largo do Terreiro do Trigo mantinha-se inalterável. Só depois do Reservatório da Praia, localizado a este do Terreiro do Trigo, é que se notavam alterações significativas. Aí foi construído um cais e uma plataforma avançada, entre os Armazéns da Alfândega e o Boqueirão da Praia da Galé.

(ZONA IV Santa Apolónia / Xabregas – «Carta topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores [...]» – Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos)

¹⁹⁶ Portugal. Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos. *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores: referida ao ano de 1879 redigida e gravada na Direcção Geral dos trabalhos geodésicos: 1884* / Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos. – Lisboa: Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos, 1884. – Escala 1:5000, 1200 metros. – 1 carta: p&b; 260 x 88 cm, cada folha 65 x 88 cm. Esta carta de Lisboa foi levantada em 1856 e 1858 na escala de 1:1000, reduzida para a escala 1:5000 e publicada em 1878. Rectificada em 1879 representando assim o estado da cidade nessa época. Planta cortada em quatro partes possivelmente para encadernação em álbum sendo as folhas coladas sobre cartolina com a seguinte distribuição: uma folha compreendida entre Pedrouços e a Cordoaria Nacional na Junqueira, outra folha compreendida entre a Cordoaria e a Avenida 24 de Julho um pouco à frente da Rocha do Conde de Óbidos, outra folha com a zona compreendida entre a Rocha do Conde de Óbidos e o Terreiro do Trigo e a última folha contendo a zona entre o Terreiro do Trigo e o Beato. A última folha apresenta uma legenda completa da planta. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

Através da *Carta topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores II* (ver Vol. III, p. 101), levantada por Mesquita Maia, percebe-se que a frente ribeirinha entre Santa Apolónia e Xabregas não sofreu muitas alterações na parte final do século XIX. Destacava-se sobretudo a regularização da linha de cais que suportava os aterros construídos e o seu remate através da construção da Estação de Caminho de Ferro do Norte e Leste e da Praça da Estação, localizada a oeste.

A nascente, o cais que desenhava o fecho do vale de Chelas já não estava tão proeminente, resultado do processo de regularização que ocorrera nos aterros. Entre a estação e a zona da Madre de Deus as linhas ferroviárias eram apoiadas por dois cais: a Ponte do Caminho de Ferro, com uma configuração em «L», e um cais mais pequeno, localizado a sul do Mosteiro de Santos-O-Novo.

3. A FRENTE RIBEIRINHA NO SEU TODO

3.1 Os primeiros projectos gerais – de D. João V a Carlos Mardel

Os dois primeiros projectos gerais para o Porto de Lisboa, antes do conhecido projecto do Eng.º Carlos Mardel, datam do século XVIII. No livro *100 Anos do Porto de Lisboa*, fruto da investigação histórica de António Maia Nabais e Paulo Oliveira Ramos, faz-se referência a um projecto de melhoramento do porto, ordenado pelo monarca D. João V, e que, segundo os autores, é o primeiro projecto geral para o porto de Lisboa de que se tem conhecimento. Este projecto também é descrito na obra de Pierre Prault – *Description de la ville de Lisbonne* – impressa em 1730, e na obra de Júlio de Castilho – *A Ribeira de Lisboa* – escrita entre 1840 e 1919. Na descrição retirada da primeira obra pode ler-se o seguinte: «Há quem afirme que o Rei tem o propósito de alargar a cidade construindo de um ao outro extremo de Lisboa um cais com cerca de quarenta toesas conquistadas ao Tejo, o que se pode conseguir facilmente porque o rio tem muito pouco fundo até à distância em que se projecta a obra. Num sítio chamado Boa Vista, onde o rio faz um cotovelo, projecta o Rei fazer uma doca para os seus barcos de guerra ali se acolherem quando haja mau tempo»¹⁹⁷. Na segunda obra, Júlio de Castilho faz referência à descrição acima transcrita, e enumera outro autor que supostamente atesta a existência de um projecto para a margem lisboeta, elaborada na época em que D. João V reinava. O autor invocado é Vilhena de Barbosa que, apesar de ter efectuado uma investigação profunda, revela num artigo sobre o Aqueduto das Águas Livres, publicado no jornal *O Commercio do Porto*, não ter encontrado indícios de que o projecto do monarca tenha saído do papel. A citação deste autor, presente no livro de Castilho, refere o seguinte:

«Apesar de não nos termos poupado a investigações, não encontrámos documento ou noticia, que nos auctorise a dizer que se deu começo áquelle caes, obra verdadeiramente importante, e de reconhecida utilidade hygienica e de commodidade publica. Todavia temos alguma rasão para suppôr que se faziam os estudos preliminares indispensaveis, quando el-Rei D. João V foi accommettido do primeiro ataque de paralyisia em 1742; de que resultou afrouxar o andamento de muitas obras do Estado, levantando-se mão de algumas»¹⁹⁸.

Numa outra obra, intitulada *Elementos para a História do Município de Lisboa*, da autoria de Eduardo Freire de Oliveira, é referida a existência do segundo projecto para o porto de Lisboa. Nesta obra é referida uma carta, cujo remetente foi António Guedes Pereira, na altura Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, enviada para o vereador Gaspar Ferreira Aranha, no dia 9 de Outubro de 1742.

¹⁹⁷ PRAULT, Pierre – *Description de la ville de Lisbonne*. Paris: [s.n.], 1730, pp. 48-49.

¹⁹⁸ VILHENA BARBOSA, Inácio de cit. in CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840-1919, p. 640.

A carta começa da seguinte forma:

«S. Magestade é servido que, com toda a brevidade possível, se lhe consulte por esse senado o que parecer sobre a proposta conteúda no papel incluso, de um cais que se pode fazer pela marinha adjacente a esta cidade, apontando todas as providencias e cautelas que parecerem opportunas para melhor regulamento d'esta obras, como também qualquer inconveniente que para a execução d'ella possa ocorrer, a fim que tudo seja presente ao mesmo senhor, ante de tomar resolução n'esta materia»¹⁹⁹.

Segundo António Maia Nabais e Paulo Oliveira Ramos, a carta de António Guedes Pereira foi enviada após ter analisado o estado do porto de Lisboa. Por denotar nele algumas fragilidades, considerou urgente tomar medidas que remediasses as enormes dificuldades sentidas durante as actividades de embarque e desembarque dos navios, e que munissem o porto de Lisboa com as capacidades defensivas necessárias para proteger as embarcações e a cidade do contrabando e dos saques.

Perante estes problemas, António Guedes Pereira propôs, na carta enviada ao vereador Gaspar Ferreira Aranha, o seguinte:

«A todos estes danos e inconvenientes se pôde remediar, fazendo por toda a marinha de um caes de cantaria, na maior distância que se [pudesse] ganhar pelo rio dentro, observando pôl-o em linha direita, quanto permit[is]se o fundo, e dando ao mesmo caes a largura necessaria, para a commodidade do trafico e para servir juntamente uma parte d'elle de passeio publico; e todo o seu cumprimento fic[asse] formando rua direita ao longo da marinha, livre das torturas, apertos e desigualdades que hoje encontra quem faz este caminho.

No mesmo caes se podem deixar canhoeriras para a artilheria, escadas para embarque e desembarque, com o que se conseguem os dois fins: da melhor defesa da cidade, e de se impedirem mais facilmente os contrabandos, pondo-se guardas nas ditas escadas; e tambem se podem deixar as aberturas que fôrem precisas para passarem as embarcações, havendo dentro molhes nas partes convenientes, aos quaes se possam recolher, querendo, assim todos os barcos, fragatas e lanchas que servem a cidade, como tambem grande numero de navios, mediante um moderado direito que pagarão assim de entrada, como de cada dia que dentro se demorarem; e d'este rendimento se pôde tirar o necessario para conservar sempre limpo o fundo dos ditos molhes e dos canaes contiguos. E, para não privar o morador do commodo da vizinhança do embarque aqueles moradores que presentemente o têm, se podem tambem fazer alguns canaes de comunicação para os mesmos molhes, nas paragens onde presentemente chega a maré cheia, e, como estes canaes se hão de conservar limpos e com maior fundo do que agora têm aquellas paragens, virão a conseguir os mesmo moradores da dita commodidade, com a vantagem de se servirem d'ella no tempo em que agora a não logram, pois sómente a podem ter nas enchentes.

Esta importante obra que á primeira vista parece de uma despeza immensa, pôde, pelo contrario, deixar um grande lucro a quem a emprehenda, porque em todo o espaço que ficar do dito caes para dentro, livre do que occuparem os molhes e canes, se podem fabricar ruas tiradas ao cordel, com casas de estruturas uniformes; e, orçada a despeza da obra e o producto d'estes edificios, é facil reconhecer que se tirarão grandes avanços d'esta empreza»²⁰⁰.

¹⁹⁹ 9 d'outubro de 1742 – *Carta do secretario de estado dos negocios da marinha e ultramar, Antonio Guedes Pereira, ao vereador Gaspar Ferreira Aranha*. Liv.º XVIII de cons. e dec. d'el-rei D. João V, fs. 192.

²⁰⁰ 9 d'outubro de 1742 – *Carta do secretario de estado dos negocios da marinha e ultramar, Antonio Guedes Pereira, ao vereador Gaspar Ferreira Aranha*. Liv.º VI de reg. de cons. e dec. do sr. rei D. João V, do sen. occi., fs. 272.

O terceiro projecto geral para o porto lisboeta, datado segundo o livro *Referências Históricas do Porto de Lisboa*, de 1726, foi desenhado pelo engenheiro húngaro Carlos Mardel. Mardel concebeu um plano geral, eternizado na *Planta do cais novo de Pedrouços ao cais de Santarém* (ver Vol. III, p. 81), que propunha a regularização da margem ocidental entre a Ribeira das Naus e o casario na zona de Belém, e a criação de um passeio público ao longo desta orla.

Uma vez que não se conhece uma memória descritiva do projecto de Mardel, transcrevo a descrição feita por Adolpho Loureiro:

«Consistia o projecto de Carlos Mardel em um caes, que, partindo de um ponto a montante da alfandega, seguia em linha recta até a Ribeira das Naus, dois grandes caes salientes para desembarque, com escadas, um em frente da alfandega e do Jardim do Tabaco, outro em frente do paço real. Continuando em dois alinhamentos rectos até defronte do largo da esperança (santos), estabelecia ao longo d'elle uma avenida com novas habitações, creando uma larga praça com uma igreja parochial, a qual seria no terreno hoje occupado pelo jardim de Santos até a Avenida D. Carlos, e tendo ao centro um chafariz monumental. Ao meio teria este terrapleno um caes saliente para o rio, com escadas, alem de outros pequenos lanços de escadas ao longo de todo elle. Antes de chegar áquella nova praça havia uma doca com comunicação para o Tejo, e naturalmente destinada aos barcos do rio.

Continuando ainda o caes em alinhamentos rectos com escadas exteriores, acompanhado da mesma avenida arborizada e com uma faixa lateral de terrenos para edificações, depois de dobrada a rocha do conde de Óbidos tinha começo um pouco mais abaixo um canal, que deixava para o lado S., isolado de terra, o novo arsenal de marinha. Para o N. conservava-se uma caldeira, que parece já existia em frente do baluarte do Sacramento, e um novo bairro com ruas, praças e até com uma igreja. O arsenal tinha dos dois lados duas caldeiras para a mastreação e seis carreiras de construção, e em toda a sua extensão um novo renque de armazens e officinas ao correr com o canal. Para jusante e ao fim do referido canal havia ainda uma doca chamada Caldeira, destinada a estaleiros, seguindo d'ahi para baixo o caes, pouco mais ou menos pelo limite do preamar, e deixando por fóra d'elle um forte que avançava sobre o rio em frente da chamada quinta do Saldanha, bem como umas casas denominadas da Viscondessa, em frente do forte da Estrella, e creando uma praça fronteira ao palacio real de Belem. Ao centro d'esta praça havia um caes saliente e com escadas, semelhante ao caes das Columns.

A praça, chamada da Boa Vista, deveria ter 1:500 palmos por 650 (330 m x 143 m), e o arsenal, começando na Junqueira, estender-se-hia até defronte da valla de Alcantara, com as docas donde o auctor dizia ficariam os navios muito seguros e resguardados do vento.

O caes ia terminar de encontro ás casas mais avançadas de Belem antes de chegar ás alturas do convento dos Jerónimos, ficando d'ahi para baixo a margem sem revestimento, e conservando-se a torre de Belem cercada de agua, pelo menor nos prea-mares»²⁰¹.

Nestes três projectos é evidente a vontade de transformar, naquela época, a frente ribeirinha – muito fragmentada devido às obras marginais disseminadas, numa estrutura regrada e contínua, que servisse não só o comércio fluvial e marítimo, mas também a cidade. Porém, nenhum destes projectos foi construído. Como tal, no final do século XVIII as margens de Lisboa aguardavam por um plano geral que convertesse uma «míriade de pequenos cais»²⁰² (alguns deles destruídos pelo terramoto, e posteriormente reconstruídos no período em que o

²⁰¹ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, pp. 160-161.

²⁰² OLIVEIRA RAMOS, Paulo, MAIA NABAIS, António J.C. – *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p. 60.

irmão do Marquês de Pombal, Paulo de Carvalho e Mendonça, presidiu ao senado da Câmara de Lisboa) num porto digno da capital portuguesa.

O porto teve contudo que atravessar um hiato temporal sem que surgissem novas propostas (desde a de Carlos Mardel) que contribuissem vantajosamente para o seu desempenho.

3.2 Vinte e três propostas para a frente ribeirinha (Cronologia do Porto de Lisboa)

No ano de 1861 deu-se início a um período repleto de projectos (não edificados porém) para o porto de Lisboa. A primeira proposta – elaborada pelo Conde de Sobral, pelo Conde do Farrobo e pelo conselheiro Frederico Guilherme da Silva Pereira, que em conjunto apresentaram um projecto de melhoramento para o porto de Lisboa – surgiu nesse mesmo ano. Esta sociedade pretendia conquistar os terrenos fronteiros que partiam da praça do peixe, (na Ribeira Nova), e se estendiam até à Torre de Belém, propondo que aí se construíssem edifícios públicos (as linhas ferroviárias entre Lisboa e Belém, e uma doca de flutuação).

Quatro anos depois, em 1865, o encarregado pelos estudos do melhoramento do Arsenal da Marinha – João Evangelista de Abreu – teceu algumas reflexões acerca das obras que deviam ser empreendidas no porto de Lisboa. Indicava que se deveria construir um cais marginal, traçado em linha recta desde a Torre de Belém até ao Cais das Colunas, distando 60 metros do cais do Arsenal. Embora as apreciações tecidas por João Evangelista de Abreu tenham sido consideradas sensatas, as enormes dificuldades inerentes à execução do que fora proposto, e as despesas necessárias para cobrir um projecto desta envergadura, não agradaram.

A este projecto logo se seguiu o contrato apresentado por Debrousse no ano de 1866, e em 1869 foi apresentado ao governo um outro estudo sobre o porto lisboeta, elaborado pelos engenheiros S. Januário e Mendes Guerreiro, onde se propunha a construção de um cais marginal, apoiado por três docas (2 de marés e 1 de flutuação) localizadas em frente ao aterro da Boavista que, tal como no projecto anterior, se estendia até Belém (ver Vol. III, p. 126, fig. 18.^a).

Em 1870 Thomé de Gamond (ver Vol. III, p. 126, fig. 17.^a) apresentou o seu projecto, sugerindo que se conquistasse uma grande extensão de terrenos ao Tejo, limitados por uma linha recta que se prolongava para poente, desde o Cais das Colunas até ao caneiro da ribeira de Alcântara, e partindo do mesmo ponto até ao Mosteiro da Madre de Deus, a nascente. Ainda no ano de 1870, os engenheiros Joaquim Nunes d' Aguiar e José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro propuseram uma ponte-cais para o edifício da Alfândega (ver Vol. III, p. 122, fig. 11.^a), e o construtor naval Julio de Vasconcellos Correia propôs, também para a zona em frente da Alfândega, uma doca com molhes flutuantes (ver Vol. III, p. 122, fig. 14.^a).

Nos dois anos seguintes foram nomeadas duas comissões destinadas a estudar as obras do porto de Lisboa, mas os relatórios elaborados e apresentados em 1873 pelas respectivas comissões, e tal como aconteceu em relação aos projectos anteriores, foram directamente arquivados. Ainda nesse ano, em 1873, surgiram mais dois projectos: um elaborado pelo repetente Conde Clarange du Lucotte (ver Vol. III, p. 124, fig. 16.^a-E), e o outro da autoria do Barão da Roeda. A primeira proposta consistia na construção de um cais que possuiria uma zona de ante-porto com uma área de 300 m por 100 m; uma doca de flutuação com 340 m por 200 m, e, por fim, uma doca mais pequena, utilizada como estaleiro. Este projecto localizava-se entre a Torre de Belém e o Arsenal da Marinha, e a intenção principal do Conde passava por estabelecer, a partir da frente ribeirinha, novos bairros interiores, como o Bairro de D. Fernando, o de D. Maria Pia e o de D. Luís. A segunda proposta previa a construção de edifícios, docas, armazéns e fábricas, na zona compreendida entre o Arsenal da Marinha e a zona a montante da Torre de Belém, após conquistar ao rio uma área com 1 680 000 m².

Mais tarde, no ano de 1874, foi celebrado um contrato com o Príncipe Wiszieswki, e ainda no mesmo ano, o Eng.º D. Antonio d' Almeida propôs, tal como os engenheiros Nunes d' Aguiar e Cabral Couceiro já tinham proposto em 1870, uma ponte-cais em frente do edifício da Alfândega (ver Vol. III, p. 122, fig. 12.^a). Dois anos mais tarde, em 1876, Albino Acacio Correia Neves projectou um cais oriental entre Santa Apolónia e a Alfândega (ver Vol. III, p. 122, fig. 15.^a), e em 1877 foi traçado um outro projecto, da autoria do Eng.º Abernethy, propondo que se mudassem

as docas para junto do caneiro de Alcântara, e se conquistasse terreno junto à Rua 24 de Julho, para que se edificassem novos bairros.

Dois anos após o projecto lançado por Abernethy, surgia outro da autoria do Eng.º Manuel Raimundo Valadas, que propunha a construção na margem norte do estuário, de um cais com um comprimento de 5140 metros, um depósito de carvão, docas secas (docas de reparação) e docas de abrigo. Na margem sul o projecto visava também a possibilidade de se construir uma grande doca de marés, bem como uma ou mais docas destinadas à reparação naval.

Nos anos de 1880 e 1883 o porto de Lisboa foi, mais uma vez, alvo de estudo pelo Eng.º Coode, pelo Eng.º Golla, e pelo Eng.º Miguel Pais (ver Vol. III, p. 130). O primeiro apresentou no seu relatório uma proposta que consistia na construção de docas de flutuação e de marés junto ao caneiro de Alcântara (tal com tinha proposto anteriormente Abernethy), e docas de abrigo em frente do aterro da Boa Vista. O segundo propunha a construção de um cais marginal que melhorasse as condições de sanidade do mesmo aterro. O terceiro projecto, da autoria do engenheiro português, consistia na construção de uma muralha de alvenaria com 8400 metros de comprimento, na zona compreendida entre a Torre de Belém e o Beato, apoiada por 2300 metros constituídos com pontes-cais, edifícios, armazéns e várias docas. Ainda em 1883, foi nomeada uma outra comissão, desta vez responsável por elaborar um plano de melhoramentos para o porto de Lisboa (ver Vol. III, p. 109 e p. 132, fig. 27.^a). Esse plano serviu de base à *Proposta de Lei sobre os Melhoramentos do Porto de Lisboa apresentada à Camara dos Senhores Deputados na Sessão de 25 de Abril de 1884*. No ano de 1884 surgiu um outro projecto, da autoria de Francisco Maria Pereira da Silva (ver Vol. III, p. 111 e p. 128, fig. 20.^a), que substituiu o plano anterior, estruturado pela Comissão de 1883 (ver Vol. III, p. 109 e p. 132, fig. 27.^a), da qual também fazia parte o autor referido.

Nos dois anos seguintes surgiram 6 novos projectos, que antecederam o projecto definitivo para o porto de Lisboa. Por ordem cronológica, os autores destes 6 projectos foram: o empreiteiro francês H. Hersent, a quem foi mais tarde adjudicado as obras do porto de Lisboa (ver Vol. III, p. 134, fig. 28.^a); o Eng.º camarário Schiappa Monteiro; o Eng.º Frederico William Reeves (ver Vol. III, p. 138, fig. 38.^a-39.^a); o Grupo Nacional formado em 1885, responsável pelas dois projectos – Projecto A e Projecto B (ver Vol. III, pp. 139-142); e finalmente o Eng.º Mendes Guerreiro (ver Vol. III, p. 113 e p. 146, fig. 58.^a), que apresentou um projecto que seguia as directrizes bases do plano elaborado pela Comissão de 1883.

Após a recusa dos inúmeros projectos levados a cabo pelos mais ilustres engenheiros da época, eis que chega, no ano de 1886, o virtuoso projecto dos engenheiros Adolpho Loureiro e Joaquim de Mattos (ver Vol. III, pp. 145-152). Na memória descritiva que acompanhou a proposta para o plano geral do porto de Lisboa, os dois engenheiros asseveravam que, caso fossem adoptadas as obras que propunham, criar-se-iam meios capazes de satisfazer as necessidades económicas e de lazer que a cidade de Lisboa e o País tanto almejavam.

3.3 A 1ª Secção do Porto de Lisboa

A proposta elaborada em 1886 por Adolpho Loureiro e Joaquim de Mattos tinha como base o projecto (que ambos tinham ajudado a desenvolver) traçado pelo Grupo Nacional (ver cronologia) em 1885 (ver Vol. III, pp. 139-142), que por sua vez se baseava num outro projecto, executado pela Comissão nomeada pelo governo português em 1883 (ver Vol. III, p. 109 e p. 132, fig. 27.^a), da qual faziam parte o Visconde S. Januário e o Eng.º Mendes Guerreiro.

Pretendia-se com o plano geral para o porto de Lisboa diminuir a secção de vasão do rio Tejo, regularizar as margens e a secção do rio, e por conseguinte regularizar as correntes marítimas, de modo a evitar um aumento do assoreamento do rio e dos depósitos junto das margens, e assim conservar as excelentes condições de navegabilidade do estuário²⁰³. Pretendia-se ainda eliminar o problema das praias lodosas, dispersas pelas margens

²⁰³ «Finalmente, sob o ponto de vista da influencia que as novas obras poderão exercer no regimen do Tejo. era evidente:

ocidental e oriental, que naquela altura se encontravam contaminadas pelos despejos dos esgotos²⁰⁴ que nelas se depositavam. Esperava-se que após a construção das faixas portuárias estas praias infectas ficassem submersas por uma massa de água (cuja profundidade variava entre os 3 e os 10 metros), impedindo que ficassem sujeitas aos agentes atmosféricos, e se agravassem as condições higiénicas da cidade junto do rio. Atingir-se-ia a regularização da margem através da construção de cerca de 10 378 metros de cais murado, dividindo-se o projecto em três secções de obra: a primeira, compreendida entre o caneiro da Ribeira de Alcântara e Santa Apolónia; a segunda, entre a Ribeira de Alcântara e a Torre de Belém; e, por fim, a terceira secção, compreendida entre Santa Apolónia e a Matinha.

A primeira secção enquadrava a mesma extensão de terreno trabalhada no projecto apresentado pela Comissão de 1883. Nesta primeira secção destacavam-se duas zonas de intervenção: a primeira compreendida entre a Rocha do Conde de Óbidos e o Cais do Sodré, e a segunda entre a Rocha do Conde de Óbidos e o caneiro da ribeira de Alcântara (ver Vol. III, p. 150, fig. 69.^a; Vol. IV, p. 58-59). A primeira zona deveria, sempre que possível, obedecer à linha de cais do porto proposta nesses projectos, recuando apenas quando fosse estritamente necessário; «quando se tornasse impossível mantel-a nas condições técnicas do projecto e das bases financeiras marcadas na lei: isto é, ter em atenção o plano da comissão de 1883, e o custo das obras não exceder 10:800 contos de réis»²⁰⁵. Uma vez que Joaquim de Mattos e Adolpho Loureiro estavam de acordo, adoptou-se para esta primeira zona o alinhamento geral do cais exterior anteriormente proposto em 1885, que possuía uma dimensão de 1120 metros, e que já tinha sido julgado e considerado preferível pela junta consultiva de obras públicas.

Na segunda zona, o cais prolongava-se até ao caneiro da ribeira de Alcântara. Esta ampliação para poente consistia na construção de um cais exterior traçado em linha recta, com um comprimento total de 740 metros, sendo que 300 se destinavam à construção de um plano inclinado destinado ao varadouro dos navios. Para além do plano inclinado, deviam ser construídas linhas ferroviárias que unissem (como acontece actualmente) as estações de Alcântara e de Santa Apolónia, beneficiando do alargamento até ao lugar do caneiro de Alcântara²⁰⁶. A linha de cais

1.º Que a diminuição da secção de vazão do Tejo em frente do caes, então existente no Aterro, sendo de 350 metros em media, e medindo nesse ponto a secção total de vazão do rio 52:808 metros quadrados em baixa-mar, e 61:027 em prea-mar, a redução d'aquella secção será só 0,031 da total, resultando d'esse facto que a velocidade maxima das aguas do Tejo, que se achou de 4,5 milhas, atingirá pela redução indicada 4,64 milhas, o que pouco fará variar as condições do rio. Attendendo, porem, a que a secção d'elle, que deve regular a sua velocidade geral é a que passa pela torre de Belem, não será alterada, e nada haverá portanto a recear pelo futuro do Tejo.

2.º que a regularisação das margens e da secção do rio não pode senão influit beneficamente no regimen d'elle e na regularisação das suas correntes, tendo aliás no delineamento das obras, que forma o projecto, sido utilizadas diversas posições propostas em estudos anteriores, nos quaes tomaram parte abalisados engenheiros, que se teem occupado d'esta importante questão. [...]» Ver, sobre este assunto, LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 13.

²⁰⁴ O plano para o porto de Lisboa também atendeu à necessidade de planear o escoamento dos lixos e resíduos da cidade, tendo como base o projecto, anteriormente aprovado, para o sistema de esgotos, elaborado pelo Eng.º Ressano Garcia. Adolpho Loureiro procurou colocar as saídas dos esgotos em pontos afastados das docas, de forma a evitar que os resíduos libertados no rio contribuissem para o aumento do assoreamento junto das margens, o que exigiria, *a posteriori*, gastos nas actividades de dragagem, necessárias à conservação do estuário.

²⁰⁵ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 3.

²⁰⁶ O plano inicial da primeira secção das obras do porto de Lisboa previa, para além da rampa e da construção das linhas férreas, a abertura das docas de reparação no extremo oeste do cais. Contudo, após a análise de H. Hersent, concluiu-se que seria mais proveitoso alterar a localização das docas de reparação para junto da entrada da doca de flutuação.

que abarca estas duas zonas da primeira secção do porto de Lisboa «começa a 650 metros de distancia da antiga ponte do caneiro de Alcântara e segue para montante em alinhamento recto até o arsenal de marinha [...]»²⁰⁷.

Na altura o caneiro de Alcântara que iria rematar a poente a linha de cais proposta pela primeira secção do plano do porto de Lisboa, e marcar o início da segunda secção das obras até Belém, desaguava na praia. Seria vantajoso para a cidade que, através da necessidade de rematar o cais, se fizessem desaparecer os inconvenientes do caneiro e da praia, na altura imundos focos de infecções. Tais incómodos levaram «o governo a ver se poderia por esta ocasião fazer desaparecer aquelles inconvenientes, obtendo ainda outras compensações á despeza em que isso importaria, taes como, a construcção de mais uma doca para fragatas e para pequenos barcos do Tejo, e a aquisição de terrenos que facilit[assem] mais tarde o assentamento de linhas férreas, ligando os caes com Lisboa e com as linhas férreas de N. e E. e de W»²⁰⁸. As obras propostas para a zona abaixo do caneiro de Alcântara foram bem recebidas e o apoio foi consensual. Esperava-se que a recompensa monetária gerada pelas receitas que se esperavam obter após a apropriação dos terrenos a montante do caneiro compensasse a sua construção.

Atendendo às intenções do governo, o plano para o porto de Lisboa incluiu o prolongamento do muro do cais até à zona do Porto Franco, cobrindo-se de vez o caneiro e construindo-se a doca (actualmente conhecida por doca de Santo Amaro), com 250 metros de comprimento por 120 de largura, e com uma superfície molhada de 3,20 hectares, cujo fundo desce até aos 3,00 metros abaixo da linha de água. Para além das vantagens inerentes à construção desta doca, a conquista do terreno a montante do caneiro também foi extremamente útil, facilitando o prolongamento da avenida marginal e das linhas ferroviárias. Graças à sua excelente localização pôde ser aproveitado por estabelecimentos industriais ou comerciais.

O projecto da primeira secção das obras do porto de Lisboa previa, para além da construção da doca de Santo Amaro, a realização de mais três docas, estabelecidas na extensão de terreno entre o caneiro supracitado e o Cais do Sodré. A primeira seria uma doca de flutuação (actual doca de Alcântara, ver Vol. II, pp. 22-28) com uma área molhada de 14,3 hectares, medindo 735 metros de comprimento, 230 de largura no lado oeste, e 160 de largura no lado este. Segundo Adolpho Loureiro a «cota do fundo da doca [seria] de (-6m,00), o que lhe [daria] 9m, 15 de altura de agua nos prea-mares medios»²⁰⁹. No limite norte da doca encontrar-se-ia um cais com 440 metros, e uma rampa com 300 metros. O limite sul possuiria um cais com 735 metros, voltado para o interior da doca. Entre o cais interior da doca e o cais exterior, aberto para o Tejo, existiria um terraplano, que seria inicialmente construído com uma largura de 100 metros, destinado a «4 telheiros para mercadorias, vias férreas, ruas»²¹⁰, e posteriormente ampliado pelo terminal de contentores de Alcântara, que é actualmente concessionado pela empresa Liscont. No limite poente da doca de flutuação localizar-se-iam, segundo o plano geral inicial, duas docas de reparação: uma com 160 metros de comprimento e 25 de largura, e a outra com 25 metros de comprimento e 15 de largura. Junto das docas de reparação, estava ainda previsto pelo projecto primitivo um plano inclinado, no topo oposto ao da eclusa²¹¹ a nascente, por onde se acede à doca de flutuação.

²⁰⁷ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 4.

²⁰⁸ Idem, op. cit., p. 9.

²⁰⁹ Idem, ibidem, p. 5.

²¹⁰ Idem, ibidem, p. 4.

²¹¹ O extraordinário método construtivo de ar comprimido em grande caixão, que como exalta Adolpho Loureiro dignifica em muito as obras do porto e os engenheiros que as dirigiram, foi utilizado na construção da testa da eclusa da doca de flutuação de Alcântara. Adolpho Loureiro explica que esta eclusa que regulava a entrada na doca deveria ter 200 m de comprimento por 25 de largura, e deveria possuir uma altura de 8 m, abaixo do zero hidrográfico. A testa da eclusa estaria ligada aos muros laterais dos cais marginais e, quando necessário, vedaria a doca de flutuação, impedindo a entrada do rio, de forma a que se pudesse aspirar (através das bombas de esgoto construídas nas docas de reparação) a água que fora recolhida no interior, até ficar totalmente seca. Graças a este processo, as obras de recorte da pedra e a construção dos muros interiores da doca de flutuação

O dimensionamento da largura de entrada nestas docas foi uma questão muito trabalhada pelos Eng.º Mattos e Loureiro. Um mau dimensionamento poderia prejudicar a tranquilidade nas docas, e dificultar as manobras de navegação na entrada e saída das mesmas. No momento de dimensionar a largura da entrada, a escolha deste ponto da margem ribeirinha para a construção da doca de flutuação revelou-se acertada. Face às águas tranquilas que se esbatiam neste ponto, bastava que a entrada medisse 25 metros de largura para que pudessem passar grandes navios comerciais, reduzindo os custos de construção da eclusa, que não necessitava ser mais larga.

A opção de se construir uma doca de flutuação (ver Vol. III, p. 148, fig. 61.^a, 62.^a, 63.^a, 68.^a) em detrimento de uma doca de marés também se revelou uma escolha sensata na opinião do Eng.º Adolpho Loureiro. Os gastos relativos à construção de uma doca de marés seriam bastante dispendiosos, sendo necessário cortar rocha de forma a obter a profundidade mínima de 8/9 metros. Para além disso, esta doca é extremamente vantajosa pelas condições que oferece enquanto doca de nível constante, facilitando imenso a navegabilidade e acostagem das embarcações.

A disposição estratégica da doca perante o estuário e o arco ribeirinho permite regular hierarquicamente o tráfego fluvial, ficando o cais exterior da doca «reservado aos navios em transitio das grandes linhas de navegação»²¹², e os cais interiores dedicados aos navios de comércio. A sua construção em Alcântara foi fundamental, pois providencia ao porto uma área extensa de cais e terraplenos acostáveis, apoiados pelas linhas férreas dos lados da doca, assegurando um rápido escoamento das mercadorias.

Das três docas que estavam desenhadas no projecto da primeira secção das obras do porto de Lisboa, apenas a doca de flutuação anteriormente descrita foi construída. As outras duas docas projectadas – o ante-porto e a doca de Santos (ver Vol. III, p. 146, fig. 60.^a) – não foram realizadas. No parecer lançado a 16 de Julho de 1886 pela junta consultiva, o conselheiro João Chrisostomo de Abreu e Sousa declarou que julgava desnecessária a construção da grande doca de marés na zona fronteira à Praia de Santos, uma vez que o ante-porto (por si só uma doca de marés), e a doca de flutuação equivaliam a um total de 2200 metros de cais acostável, representando extensão suficiente para acolher e abrigar as maiores embarcações que ali ancorassem. O ilustre conselheiro referiu ainda que, para além desta doca e do ante-porto, existiam ainda outras duas docas previstas pelos projecto (doca da Alfândega e do Terreiro do Trigo), com dimensões menores, localizadas a nascente da Praça do Comércio, que iriam possuir no seu interior cais acostáveis capazes de apoiar o embarque e desembarque dos navios (ver Vol. III, p.150, fig. 69.^a). No total, a proposta para o porto de Lisboa apresentava neste troço entre as duas docas a nascente e a doca de flutuação a poente, 6000 metros de cais acostáveis interiores e exteriores, sem contabilizar a doca de marés. Perante estes números não havia necessidade de, na opinião do conselheiro Abreu de Sousa, construir a doca de Santos, justificação que foi entendida e bem acolhida pelos engenheiros responsáveis pela proposta. Apesar de se opor à construção da doca de Santos, o conselheiro da junta consultiva não se obstava em aprovar a construção, no mesmo local, de uma doca mais pequena, que guardasse uma massa de água que não ultrapassasse os 3 metros de altura, e que servisse as embarcações de cabotagem, os barcos fluviais e os barcos de pesca.

poderiam ser feitos de forma mais rigorosa, sem ter que se lidar com a água e os problemas que ela pudesse causar. A testa da eclusa foi portanto construída, recorrendo ao uso de um caixão de grande dimensão, fechado por ensecadeiras desmontáveis, como explica Adolpho Loureiro, medindo 39 m de comprimento por 9,50 de largura. Do interior do caixão «se principiou a construção da soleira, que se foi elevando à medida que o caixão foi descendo até a camara de trabalho pousar no fundo, e pelo trabalho ao ar comprimido nelle se encastrar até a profundidade conveniente». Depois da câmara de trabalho estar cheia, foram retiradas as ensecadeiras, colocou-se a testa da eclusa no lugar respectivo, pronta para receber o barco-porta, e após se realizarem as obras de construção dos esgotos da doca de flutuação, prosseguiram-se os trabalhos no interior da mesma. Ver, sobre este assunto, **LOUREIRO, Adolpho** – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 245.

²¹² **LOUREIRO, Adolpho** – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 326.

Após a consideração de que a construção da doca não iria avante, julgou-se também necessário suprimir do projecto o muro de abrigo com 800 metros de comprimento (ver Vol. III, p. 146, fig. 60.^a; p. 148, fig. 62.^a), proposto para a zona em frente do cais da Praia de Santos. No plano geral da primeira secção previa-se que a doca de Santos fosse coberta no limite a sul por dois molhes de abrigo, cujas dimensões rondavam os 400 metros e os 250 metros no lado da entrada. Os molhes, ou muros de abrigos, definiriam o limite sul da doca de Santos, e poderiam ser utilizados, em casos excepcionais, como muros acostáveis, auxiliando os restantes 764 metros de cais que compunham a doca. No entanto, este muro de abrigo era desnecessário, pois a Praia de Santos tinha condições de abrigo bastante boas, quando comparada com outros cais exteriores acostáveis. As vantagens inerentes ao levantamento deste muro não justificavam os gastos dispendiosos da sua construção, e por isso não foi incluído na empreitada geral. Como afirmou Boaventura José Vieira, também engenheiro consultor da junta, «ganharia muito o porto de Lisboa, se em vez de se construir a doca de Santos, como está projectada, se fizesse com o orçamento correspondente aos muros a continuação desde o caneiro de Alcântara até Porto Franco, construindo ahi uma doca para barcos como o autor do projecto entende e propõe»²¹³.

Por fim, a junta consultiva renunciou mais uma vez à construção do muro de abrigo, justificando que para além do dispêndio, o método construtivo proposto para a construção destes muros, baseado no sistema utilizado no porto de Trieste, não era o ideal. As palavras seguintes, ditas pelo engenheiro supracitado, corroboram a renúncia da junta consultiva:

«E, não me inspirando confiança os meios de construção propostos para os muros de abrigo, attenta a grande profundidade de lodo naquella local; não sendo para seguir, mas sim para evitar o que se passou em Trieste em condições análogas; por todas estas razões julgo que seria prudente adiar a construcção d'esses muros, limitando a construcção ao caes marginal, deixando a doca aberta a fim de se poder estudar, não só o systema de construcção mais conveniente, mas principalmente o melhor aproveitamento de uma grande parte da superfície destinada pelo projecto àquella obra»²¹⁴.

Justificadas as reticências em relação à construção da doca de Santos e aos muros de abrigo que a encerravam, as restantes propostas do plano foram aprovadas unanimemente. Posto isto, a junta consultiva, aconselhada pelo Eng.º Lourenço António de Carvalho, resolveu aguardar e observar a reacção em relação à zona de Santos, verificando então se era ou não necessário construir o respectivo muro. Como salvaguarda, sugeriu-se no entanto que, caso o muro fosse necessário, poderia ser construído mais tarde enquanto obra adicional.

A supressão deste muro de abrigo também impediu a realização do ante-porto (ver Vol. III, p. 146, fig. 60.^a; p.148, fig. 66.^a), uma vez que a câmara inundada que regulava a entrada e saída nas duas docas necessitava do limite sul para estar definida, e certamente que não se justificava um ante-porto não havendo doca de Santos. Embora não se tenham construídos os limites que definiriam os dois recintos molhados, restou o muro exterior acostável que hoje se vê levantado a norte (ver Vol. II, p. 41), e que serviu, até há pouco tempo, as áreas deslocalizadas do Terminal de Contentores de Santos.

Apesar do ante-porto e da doca de Santos não terem sido construídos, é importante descrevê-los sucintamente, já que integravam o plano geral da primeira secção do porto lisboeta. O ante-porto controlaria as passagens dos navios que pretendessem aceder à doca de flutuação a poente, ou à doca de Santos, construída a nascente. Mediria 480 metros por 210, contemplando uma superfície molhada com 9,4 hectares de área, e uma profundidade de 8,5 metros, abaixo da cota 0. O projecto dos engenheiros Mattos e Loureiro previa que esta doca se destinasse essencialmente a operações comerciais, munindo-a com 1115 metros constituídos por cais acostáveis. Embora se tenha pensado inicialmente em construir uma eclusa que mediasse a passagem dos navios do ante-

²¹³ BOAVENTURA, José Vieira cit. in LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 19.

²¹⁴ Idem, op. cit., p. 19.

porto para a doca de flutuação, considerou-se, após a análise do que se praticara em portos como o de Anvers, Havre, Bolonha ou Bordéus, que seria benéfico retirar do projecto essa eclusa, evitando a paralisação do movimento dos navios naquela zona, que assim podiam entrar directamente na doca de flutuação através do rio. Dos 1115 metros de cais proporcionados pelo ante-porto, 470 ficariam localizados no limite norte; dois troços de cais acostáveis, com 200 metros e com 150 de comprimento, no limite sul; e quatro lanços de cais, com 115, 60, 120 e 10 metros cada um, nos limites a este e a oeste.

A doca de Santos destinar-se-ia essencialmente ao comércio, possuindo uma superfície molhada com cerca de 15,9 hectares. A doca mediria 682 metros de comprimento por 234 de largura, e o seu fundo encontrar-se-ia a 6,00 metros abaixo da cota 0. Além do muro de abrigo a sul, a doca seria limitada a norte por um muro acostável com 560 metros de comprimento, e no limite oeste teria mais dois muros acostáveis, um medindo 144 metros e o outro 60. O limite este seria constituído por uma rampa de varadouro com 300 metros de comprimento. A entrada na doca seria feita através do ante-porto. A entrada projectada mediria de largo 150 metros, e caso tivesse sido construída, excederia em muito a largura das entradas das restantes docas, propostas posteriormente pelo *Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa* de 1946.

Para além destas três docas propostas para a margem compreendida entre Alcântara e o Cais do Sodré, estavam previstas no plano inicial para a primeira secção do Porto de Lisboa outras 3 docas: a doca em frente ao Arsenal da Marinha, a doca da Alfândega e a doca do Terreiro do Trigo (ver Vol. III, p. 146, fig. 60.^a). Das três docas enumeradas, apenas as duas últimas foram construídas (ver Vol. IV, p. 59). Se tivesse sido construída, a primeira doca serviria directamente o estabelecimento do Arsenal da Marinha, e mediria 395 metros de comprimento por 80 de largura, com uma profundidade de 8,50 metros abaixo da cota 0 (ver Vol. III, p.148, fig. 64.^a). Já a doca da Alfândega (actual doca da Marinha, ver Vol. II, pp. 78-80) mede 300 metros de comprimento por 50 de largura. É limitada por muros acostáveis em três dos seus lados, sendo que a nascente possui uma rampa com 50 metros. Possui ao todo 350 metros de cais acostáveis, e uma profundidade de 6 metros abaixo da linha de água (ver Vol. III, p. 148, fig. 65.^a). A entrada nesta doca mede 30 metros de largura, dimensão suficiente para a passagem dos navios de guerra. A doca do Terreiro do Trigo (ver Vol. II, p. 81) rematava a estrutura portuária a nascente, antes da última fase do Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa em 1946. Inicialmente sujeita a concessões ligadas à restauração e às actividades náuticas de recreio, foi entretanto o local escolhido para implantar o novo terminal de cruzeiros. Antes das obras da plataforma do novo terminal começarem, a doca encontrava-se em mau estado de conservação e totalmente assoreada. O projecto do Arq.^o João Luís Carrilho da Graça repensa a estrutura da doca, conferindo-lhe um renovado carácter ligado às actividades marítimo-turísticas, num local potenciado pela envolvente urbana de reconhecido valor patrimonial e arquitectónico. A antiga doca do Terreiro do Trigo possuía as mesmas dimensões que a doca da Alfândega anteriormente descrita; diferia contudo na cota de profundidade, cujo fundo se encontrava 4 metros abaixo do 0, e nos 300 metros de cais acostáveis que possuía (menos 50 metros que a doca da Alfândega), constituídos por duas rampas, medindo cada uma 50 metros. Acerca da doca do Terreiro do Trigo e da doca da Alfândega, Adolpho Loureiro acrescenta que os seus molhes (que têm como função cobrir as docas pelo exterior) «[têm] 10 metros de largura no coroamento, prestando-se portanto às operações comerciais do interior e do exterior, isto é, de importação e de exportação»²¹⁵. À semelhança da doca da Alfândega, a doca do Terreiro do Trigo possuía uma entrada com 30 metros de largura, suficiente para a passagem de barcos de cabotagem e dos barcos do Tejo que acolhia.

Se todas as docas projectadas tivessem sido construídas, o porto deteria, segundo o «Mappa dos novos caes e rampas do porto de Lisboa», um total de 7508 metros de cais acostáveis, e um total de 2870 metros de cais não-acostáveis, sendo que uma parcela destes poderiam ser utilizados para serviços terrestres e marítimos. Segundo Adolpho Loureiro, dos 7508 metros de cais acostáveis, 3984 metros poderiam ser utilizados por qualquer tipo de navio (com excepção de alguns que possuam dimensões e um calado extraordinário), em qualquer momento de maré, e em qualquer altura do ano. Os restantes 3524 metros de cais acostáveis apenas poderiam ser utilizados

²¹⁵ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 6.

quando as condições de navegabilidade o permitissem, devido às correntes marítimas que tornavam perigosa a acostagem ao largo da extensão compreendida por estes metros de cais.

As três docas comerciais (doca de flutuação, ante-porto, e doca de Santos) foram projectadas de forma a receber um total de 50 navios, fundeados ou acostados. As docas da Alfândega e do Terreiro do Trigo destinavam-se aos barcos de dimensão menor, utilizados na cabotagem e nos serviços fluviais.

A recepção das pessoas e dos bens que chegavam por via marítima à cidade de Lisboa também se revelou uma preocupação dos Eng.º Mattos e Loureiro. Para além das inúmeras escadas construídas em cantaria ou em ferro, utilizadas exclusivamente pelos serviços de navegação, foram propostos dois embarcadouros destinados à utilização pública de passageiros, destacando-se o embarcadouro que se implantava próximo do Terreiro do Paço. Este embarcadouro possuía duas rampas, cada uma com 15 metros de largura mínima – sendo que uma delas era de uso restrito, utilizada apenas pelos funcionários da Estação do Caminho de Ferro do Sul e do Sueste, e a outra de uso público.

Relativamente à extensão de terreno conquistada ao rio (99,70 hectares), o projecto para esta 1ª secção do porto²¹⁶ previa que 76,50 hectares fossem utilizados para a implantação de edifícios com programas públicos, e que 23,2 hectares servissem para a construção de novos bairros e edifícios particulares.

3.3.1 As obras portuárias

Após a aprovação do projecto no dia 20 de Dezembro de 1886, foi publicado dois dias depois, a 22 de Dezembro de 1886, o Decreto onde constava o programa para a adjudicação das obras do Porto de Lisboa, com as condições necessárias à execução das respectivas obras. No ano seguinte, no dia 20 de Março, procedeu-se à abertura das propostas para a construção das obras portuárias, tendo participado no concurso apenas dois proponentes: Frederico William Reeves e H. Hersent.

O primeiro apresentou apenas um requerimento onde tecia várias considerações acerca das condições expressas no programa do concurso, afirmando que segundo essas condições programáticas não era possível elaborar uma proposta dentro da base financeira pedida. Apelava ao governo que fizesse alterações e modificações ao projecto base, vantajosas no seu entender, mas que como explica Adolpho Loureiro, não vinham especificadas. Assim sendo, William Reeves abstinha-se declaradamente de fazer qualquer proposta, deixando o caminho livre para o empreiteiro francês H. Hersent. Este aceitou o primitivo projecto, aconselhando, porém, pequenas alterações. Essas alterações diziam respeito ao caneiro de Alcântara, às docas de reparação, e à doca proposta para o Arsenal da Marinha. Hersent sugeriu que o caneiro desembocasse perpendicularmente ao muro do cais marginal que ia ser construído e referiu, em relação à doca do Arsenal da Marinha (não construída), que seria preferível substituir o muro proposto à entrada da doca (pequena caldeira) por um talude empedrado. No caso das docas de reparação (ou docas secas²¹⁷; ver Vol. III, p.154, fig. 80.^a-87.^a) o empreiteiro não via qualquer tipo de inconveniente em transferi-las da posição proposta, no extremo poente da doca de flutuação, para uma zona mais próxima da entrada

²¹⁶ A primeira secção das obras do porto de Lisboa previa, para além da construção das seis docas referidas, das docas de reparação e das oficinas de manutenção, vários armazéns formados por 6 corpos, cada um com 21 m de comprimento por 12,50 de largura. Agrupando-se formavam um grande armazém com 5 m de pé direito, e 75 m por 21 em planta. Adolpho Loureiro descreveu-os como sendo edifícios de empena, construídos em tijolo, e cobertos por telha assente num sistema de asnas metálicas. O pavimento era asfáltico e as portas largas eram suspensas e moviam-se em calha.

²¹⁷ Tal como as obras na doca de flutuação de Alcântara, as docas de reparação, ou docas secas, também foram construídas a seco, utilizando os muros dos cais que as definiam como ensecadeiras. As docas de reparação eram apoiadas pela casa das máquinas (onde estavam instaladas as bombas de esgoto das docas de reparação, e o sistema hidráulico que alimentava todos os aparelhos de manutenção das mercadorias), e pela oficina de reparação, para além das oficinas destinadas também à construção e reparação naval, localizadas um pouco mais longe.

da mesma, onde o acesso das embarcações seria facilitado. Os engenheiros responsáveis pelo projecto consentiram em prol do melhoramento do projecto, autorizando a alteração no traçado do caneiro, e a mudança das docas de reparação (docas secas), que actualmente se localizam junto à entrada da doca de flutuação de Alcântara, confirmando a validade da alteração proposta pelo empreiteiro francês.

Na transcrição que se segue pode ler-se a memória descritiva entregue por H. Hersent:

«*Muros de caes*. – Para obviar aos inconvenientes que as condições especiaes da grande profundidade, a que se encontra o terreno firme, e da própria natureza dos terrenos vasosos que o cobrem, tinha procurado um systema de construcção, que, baseado no emprego do ar comprimido, carregasse pouco o solo, deixando na parte inferior dos muros aberturas pelas quaes pudesse derivar-se a pressão hydrostatica que se produzisse, dando, porem, todas as garantias de estabilidade.

Estes muros seriam acompanhados pela face posterior por primas de enrocamento, que recebessem a pressão das terras, não actuando directamente sobre os muros, fazendo-os cair, ou deslocar-se horizontalmente.

Para justificar o processo apresentado, citava exemplos, taes como: o do caes construído em 1864 no porto de Boné, na Algéria, os do porto militar de Brest em 1867 e 1876, os do porto de Lorient, os de Nantes e os de Rouen, em cujos portos se empregaram muros em arcadas, ou enrocamentos, para absorverem a pressão das terras, que deveria exercer-se sobre os muros.

O que propunha para o porto de Lisboa eram pilares fundados ao ar comprimido, com 7 a 8 metros no sentido da espessura do muro, 4,60m de comprimento, com caixões metálicos, arrazados á cota de (-2,00m), e sobre os quaes se assentariam abobadas, ou lintéis, que os reunissem dois a dois, e sobre as quaes se levantasse o muro continuo acima da superfície da agua. A parte superior do pilar teria as dimensões úteis de 6,10m x 4m, ficando distanciados 12 a 14 metros de eixo a eixo, e deixando o espaço livre entre si de 8 a 10 metros. As abobadas, construídas sobre uma ossatura de ferro, seriam de alvenaria grossa, abatidas, ficando sempre abaixo do zero hydrographico, supportando os muros de caes, que seriam construídos em uma ensecadeira²¹⁸ metallica desmontável por troços separados por uma junta de 0,35m, que depois seria cheia de beton, correndo o paramento seguidamente, revestido de cantaria com aparelho tosco. Estes pilares assentariam sobre prismas de enrocamento de pedra perdida, mais ou menos espessos, conforme a espessura dos lodos que cobreissem o terreno firme, não tendo os seus taludes inclinação superior a 45°, e sendo á parte posterior do muro encostado um prisma de pedra, ou detricτος de pedreira, para conter o aterro, e mesmo a vasa que em pouco tempo se solidificaria. Esta disposição geral [...] mostra que o todo formaria um systema, que teria a vantagem de fazer recuar o centro de gravidade do prisma das terras, que impulsionam o muro, offerecendo uma grande resistência com o emprego de um cubo de alvenaria muito reduzido.

Este typo de muro seria empregado depois da dragagem prévia do solo, que seria levada até o máximo de (-20,00m), apresentando o massiço de enrocamento a espessura de 6 a 8 metros, arrazado á cota de (-10,00m) a (-12,00m).

Por um systema análogo se construiriam os molhes de cobertura da doca da alfandega, da do Terreiro do Trigo e da de Santos (não construída), que seriam formados de um muro duplo, do mesmo typo dos caes, e construídos também dentro de uma ensecadeira metallica, levantada sobre o prisma de enrocamentos de fundação [...].

²¹⁸ A ensecadeira é um dispositivo utilizado em obras que ocorrem abaixo do nível hidrográfico, de forma a conter temporariamente as águas, permitindo que se construa num ambiente seco. Estes dispositivos são normalmente utilizados na construção de barragens, recorrendo à utilização de pranchas metálicas, estacaria de madeira, betão armado, ou como no caso do porto de Lisboa, de blocos de rocha sobrepostos através de uma técnica construtiva designada por enrocamento.

Nos logares em que o solo pudesse ser imediatamente aproveitado para a construção, dispensar-se-iam as enscadeiras e os artificios de construção acima descriptos [...].

Com as variantes, que a localidade aconselhasse, se empregariam estes muros em todas as docas, e da mesma espécie seria o que deve limitar a ribeira de Alcântara, onde ha alturas variáveis de fundação, indo desde a do muro actual até a do caes avançado do porto.

Na parte entre o arsenal da marinha e Alcântara seriam os muros providos de uma galeria para os esgotos e conductas de gaz e de agua.

As principaes differenças, ou variantes, que este projecto apresentava sobre o do governo eram, resumidamente:

1ª. Ao muro de abrigo da doca de Santos dar-se a largura de coroamento de 10 metros em lugar de 6 metros, bem como aos das docas da alfandega e do Terreiro do Trigo, para que nelles se pudessem assentar vias férreas para o serviço, sendo esses molhes acostáveis dos dois lados.

2ª. Nos caes do Tejo não ser nunca o tirante de agua inferior a 8 metros, podendo portanto dar acostagem aos maiores navios do commercio.

3ª. Os caes da doca de Santos serem fundados a profundidade tal, que pudessem receber mais tarde os maiores navios do commercio.

4ª. Todos os paramentos dos muros de caes ser revestidos de enxilharia, ou pedras de pequeno aparelho, a partir do zero para cima. Este revestimento não era visto no projecto do governo, senão para uma parte dos muros, e só até a cota de (+1,00m).

[...] As vias de serviço , ruas, calçadas e vias férreas teriam o desenvolvimento de 22000 metros, incluindo 5000 metros para as vias dos vagons e locomotivas, e 3800 metros para as dos guindastes rolantes, não contando as vias para o serviço do caminho de ferro, e para o dos caes e terraplenos para as estações de Santa Apolónia e Alcântara, e que forem reclamadas pela companhia real dos caminhos de ferro.

Sobre os canos, acordar-se-ia com administração o prolongamento e os pontos em que deveriam desembocar no Tejo, bem como a collocação dos telheiros e armazéns para mercadorias nos terraplenos do caes.

Finalmente, sobre a ribeira de Alcântara, que seria limitada por dois muros lateraes, construir-se-ia uma ponte de 80 metros de largura, e far-se-iam os aterros até Porto Franco com um enrocamento e empedrado marginaes [...]»²¹⁹.

A memória descritiva do empreiteiro Hersent fazia também referência às condições estabelecidas que iriam regular as operações de dragagem e dos aterros, para além de enumerar todos os acessórios contemplados nos termos do concurso, e que deveriam constar no porto de Lisboa, como as escadas de ferro ou cantaria, as rampas de alagem e acostagem, ou os postes de amarração. Em relação aos materiais, Hersent propunha que se substituíssem as pozzolanas pela cal hidráulica de Teil, e que se usasse a mesma cal em vez do betão que estava proposto para encher o interior dos caixões das fundações, uma vez que a cal de Teil demorava mais tempo a secar, e apresentava um volume de retracção menor. Embora tivesse sugerido a substituição destes dois materiais pela respectiva cal hidráulica, Hersent acabou por consentir que se usasse o cimento de Portland, visto não conseguir melhor material no mercado da altura.

No ano de 1887 foi nomeada uma comissão composta pelos engenheiros Joaquim de Matos, Adolpho Loureiro e Affonso de Espregueira, determinada a examinar as propostas presentes a concurso para a construção da 1ª secção das obras do porto de Lisboa. Visto que o Eng.º Frederico William Reeves se abstinha de participar no concurso, restava apenas analisar a proposta entregue pelo empreiteiro H. Hersent. Após tecer algumas

²¹⁹ HERSENT, Hildvert cit. in LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, pp. 26 - 29. Ver, sobre este assunto, HERSENT, Hildvert – *Projet des installations maritimes du port de Lisbonne. Mémoire descriptif et justificatif des dispositions adoptées pour les travaux projetés*. Paris: Impr. de Chaix, 1885, p. 20.

considerações, a comissão reconheceu o valor das propostas presentes na memória descritiva entregue por Hersent, por julgar que a proposta «tanto na parte relativa ao delineamento das obras, como nos processos de construção, estava em circunstâncias de ser aceite, por se conformar com todas as condições do programma e do caderno de encargos da empreitada [...]»²²⁰. Em harmonia com o parecer positivo dado pela comissão responsável por examinar as propostas para a construção da 1.ª secção do Porto de Lisboa, foi adjudicado ao proponente H. Hersent a empreitada para as ditas obras, inauguradas pelo rei D. Luís I, no dia 31 de Outubro de 1887.

Na obra *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Adolpho Loureiro descreveu a natureza da empreitada²²¹ e as condições para a execução das obras no porto de Lisboa, organizadas por 8 capítulos («Natureza e objecto da empreitada; Natureza dos Materiaes; Recepção das Obras; Prastos; Execução das obras; Depósitos e Pagamento; Multas e Penalidades; Obrigações diversas») e 72 artigos.

No 3.º artigo do 1.º capítulo – «Natureza do objecto da empreitada» – foram descritas todas as obras a executar, subdivididas em 17 pontos, que se enumeram seguidamente:

«A empreitada geral comprehenderá:

- 1.º A construção dos muros dos caes interiores da doca de fluctuação, do ante-porto, da doca de Santos, da doca do arsenal da marinha, da doca da alfandega e da doca do terreiro do Trigo.
- 2.º As rampas de varadouro intercalados nos caes interiores das docas de fluctuação, de Santos, do arsenal, da alfandega e do Terreiro do Trigo;
- 3.º Os muros exteriores, de acostagem e de abrigo, desde a foz do caneiro de Alcântara até a ponte occidental da estação de Lisboa, do caminho de ferro de Leste e Norte;
- 4.º O muro da margem esquerda do caneiro de Alcântara;
- 5.º Os aterros dos terreplenos dos caes e dos terrenos conquistados ao Tejo, até a altura do coroamento dos novos caes;
- 6.º Dragagens no interior das docas, até a profundidade indicada no artigo 9.º, e para a fundação de caes e muros de abrigo;
- 7.º Duas docas de reparação, comprehendendo as suas portas ou bateis-portas, apparatus de esgoto, linhas férreas e mais accessorios, e um plano inclinado, tudo com as dimensões geraes indicadas no artigo 10.º;
- 8.º Calçadas, vedações e canos de esgoto;
- 9.º Linhas férreas para locomotivas e para guindastes rolantes, com todos os seus accessorios;
- 10.º Machinas e apparatus elevatórios hydraulicos, a vapor ou a braços, com todos os seus accessorios, e bem assim os de tracção, para alagem dos navios e movimento dos vagon e dos guindastes rolantes;

²²⁰ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 32.

²²¹ À semelhança da descrição escrita por Adolpho Loureiro, foi publicado, no ano de 1889, um artigo intitulado «O futuro Porto de Lisboa», que previa que a empreitada levasse cerca de 10 anos a ser concluída, regendo-se pela seguinte distribuição das obras:

«1.º e 2.º annos. – Rampa de vasadouro ao norte da doka de fluctuações: Pequena doka de reparação e muros de caes correspondentes; Muro do caneiro de Alcantara, Muro de caes exterior; Rampa de vasadouro da doka de Santos; Muros de caes em frente da estação de Santa Apollonia; Rampa de vasadouro oriental da doka do Terreiro do Trigo. 3.º e 4.º annos. – Construcção de todos os muros interiores da doka de fluctuação; Testa da inclusa; Muros de caes das dokas de Alcantara e do Terreiro do Trigo, em frente do caes de Santarem.

5.º e 6.º annos. – Conclusão da eclusa; Muros de caes exteriores; Grande doka de reparação; Muro de caes exterior em frente da praça do Commercio, arsenal da marinha e doka da Alfandega. 7.º e 8.º annos. – Muro de caes e ante-porto correspondente ao angulo de NO; Muro de caes do norte, da doka de Santos; Muro de caes do norte, da doka de Santos; Muro de caes em frente do Caes do Sodré; Muros de caes interiores. 9.ª e 10.ª annos. – Construcção da parte restante dos muros de caes interiores e exteriores, e outros trabalhos para complemento da empreitada». Ver, sobre este assunto, «O futuro Porto de Lisboa» in *O Ocidente*, vol. XII, n.º 370. Lisboa: [s.n.], 1889, pp. 77-78.

- 11.º Proizes²²², arganéus, argolas e defensas de madeira nas faces acostáveis e dos guindastes do caes;
- 12.º Pontes moveis nas entradas das docas de fluctuação, de marés e do arsenal da marinha;
- 13.º Desembarcadouros fluctuantes, um em frente da praça do Commercio e outro próximo do arsenal do exercito;
- 14.º Escadas de ferro nos paramentos dos muros de caes, e de cantaria alojadas nos macissos dos mesmos muros;
- 15.º Soleira, entradas e cortinas, e portas da eclusa, entre o ante-porto e a doca de fluctuação;
- 16.º Telheiros ou abrigos para mercadorias junto dos caes;
- 17.º O pagamento de todas as expropriações ou indemnizações, por aquisição de terrenos ou prejuízo causado pela exploração e transporte dos materiaes, ou por qualquer forma, nas propriedades particulares»²²³.

Neste 1.º capítulo foram também descritos os processos construtivos dos cais interiores e exteriores, das rampas de varadouro, dos muros de abrigo, dos aterros, das dragagens, das docas de reparação e dos planos inclinados, das calçadas (necessárias ao trânsito, e com uma largura nunca inferior a 10 metros, variando consoante a largura da faixa do cais), das vedações, dos canos de esgoto, das peças de amarração, das defensas, telheiros e pontes móveis, das escadas e eclusas, e, por fim, dos desembarcadouros flutuantes. No artigo 21.º deste mesmo capítulo descreveram-se as obras complementares a executar na zona entre o caneiro de Alcântara e Porto Franco.

Após a adjudicação da empreitada e das alterações sugeridas pelo empreiteiro francês, a direcção do porto de Lisboa informou, através do seu distinto director, o Eng.º Mendes Guerreiro, que se deviam introduzir no projecto primitivo as modificações sugeridas por Hersent, e outras, como lembrou o empreiteiro, que surgissem durante o período de execução das obras, e que contribuíssem para o melhorar. O Eng.º Mendes Guerreiro recomendou que se fizessem as modificações referidas, uma vez que a concessão da segunda secção das obras de melhoramento do porto de Lisboa pertencia à Companhia Real dos Caminhos de Ferro portugueses, e seria necessário fixar os limites das margens, e estudar, porventura, «a passagem das linhas férreas sobre o caneiro e o logar da estação do caminho de ferro, e examinar se as linhas previstas para o serviço dos caes poderiam ser em toda a parte acessíveis á locomotiva [...]»²²⁴, de maneira a que as linhas de caminho de ferro pudessem ligar de forma contínua todas as docas e cais com os seus respectivos armazéns, formando, como afirmou o engenheiro mencionado, «uma vasta estação marítima»²²⁵.

O percurso das linhas férreas que ligariam a Estação de Alcântara com Santa Apolónia deveria também ser estudado. E a análise deveria incidir nos nós que se cruzavam com as grandes artérias urbanas, acautelando o desejo de que os comboios se repetissem de 15 em 15 minutos, sem condicionar a continuidade da faixa portuária e a sua conexão com a cidade. Impunha-se um traçado geral para as Avenidas 24 de Julho e Infante Dom Henrique, com o objectivo de criar um afastamento entre os entrepostos comerciais e os armazéns existentes no porto de Lisboa e a restante malha urbana.

De forma a garantir a continuidade da faixa portuária, era necessário que o traçado dos cais estabelecesse uma relação estreita com as docas de forma a criar espaços com largueza suficiente, contrapondo-se aos momentos

²²² As proizes são cabeços espalhados pelos muros acostáveis que limitam as docas e pelos muros que suportam os terraplenos e regularizam a margem, e que se destinam à amarração dos navios que acostam nesses locais. Na parte inferior encontram-se as defensas, «uns objectos de cabo para resguardo dos costados dos navios e da cantaria do muro».

²²³ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, pp. 37-38.

²²⁴ MENDES GUERREIRO, João Veríssimo cit. in LOUREIRO, Adolpho - *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 74.

²²⁵ Idem, op. cit., p. 74.

de tensão nas quebras e inflexões do muro ribeirinho. Como explica Adolpho Loureiro o desenho dos cais deveria definir, juntamente com as docas e os terraplenos, superfícies cuja área fosse claramente superior à área molhada das docas, e que, assim, satisfizessem o movimento comercial que o porto de Lisboa iria receber.

O traçado dos cais marginais foi bastante ponderado, não só por influenciar a organização espacial das faixas portuárias, como se referiu anteriormente, mas porque poderia causar problemas no regime das correntes do estuário. Deste modo, tentou-se impedir o aumento de velocidade das correntes marítimas, e evitar os enlodamentos junto aos cais.

Após um período de lentos avanços na execução das obras do porto, em que surgiram alguns problemas entre o empreiteiro e o governo português, a empresa Hersent retomou a execução das obras a que era obrigada pelo contracto de 8 de Maio de 1894. Como afirma Adolpho Loureiro, após retomar os trabalhos, Hersent não encontrou dificuldades assinaláveis – com a excepção dos assoreamentos que se formavam a uma velocidade e com um volume considerável (sendo necessário retomar também as dragagens, conservando o fundo do estuário de forma a que os cais e ancoradouros se mantivessem acostáveis e não colocassem em perigo a navegação junto da margem)²²⁶. Embora as obras do porto de Lisboa seguissem conforme o que havia sido planeado, Hersent teve que lidar com o derrocamento do muro em frente dos terrenos da Alfândega, somando-se esta adversidade à originada pelo crescente assoreamento do Tejo.

O muro da Alfândega, caído no mês de Novembro de 1897, teve que ser reconstruído segundo um método diferente, descrito minuciosamente por Adolpho Loureiro. O novo muro assentaria «sobre um leito de enrocamento, no mesmo alinhamento do anterior, com o coroamento á cota de (+6,00m) e com o paramento jorrado e paramento como aquelle, mas com a fundação sobre enrocamentos á cota de (+1,00m). Estes enrocamentos seriam nivelados na parte superior e apoiados sobre o muro desmoronado, que seria regularizado por forma a não descobrir nas máximas baixa-mares»²²⁷. Para Adolpho Loureiro, a aparência do novo muro era em tudo idêntica à aparência do antigo; diferiam porém num ponto essencial, visto que no mais recente não era possível acostar, pois não possuía profundidade suficiente, devido aos vestígios do antigo muro que se encontravam submersos ao longo do seu comprimento, e porque «a aresta do prisma de enrocamentos, sobre que elle assent[ava], fic[ava] á cota de (+1,00m), formando uma sacada sobre o paramento do muro, que imped[ia] a acostagem»²²⁸. Para além de ser bastante dispendioso para o governo remediar este problema, seria impossível, em termos práticos, retirar os vestígios do derrocamento do muro anterior, de maneira a desimpedir até uma cota que possibilitasse a acostagem de barcos de menor dimensão, sem colocar em risco todas as obras até ali executadas, «por poder romper-se o equilíbrio, que se estebeleceu entre os aterros anteriores e aqueles enrocamentos e os restos do antigo muro»²²⁹. E contudo, o muro e o aterro poderiam ter problemas no futuro, relacionados com o aumento da pressão naquela zona, ou até mesmo com a construção do edifício da Estação de Santa Apolónia, que poderia pôr em risco o terrapleno onde assentava. Era portanto determinante solucionar este problema originado pelo derrocamento do muro inicial, e pela consequente construção do seu sucessor que, em condições bastante mais limitadas, retirava a este ponto central do arco ribeirinho o seu único muro acostável.

Após o acidente, o fundo junto do muro da Alfândega estava a ficar cada vez mais elevado, resultado do aumento dos assoreamentos sobre a área coberta pelos vestígios do derrocamento do muro inicial. O leito do rio elevou-se, «formando um banco só com 6 metros de agua em baixa-mar no ponto mais elevado»²³⁰, e por isso era crucial dragar o fundo em frente ao muro do cais, «diminuindo aquella convexidade e avançamento da margem para

²²⁶ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, pp. 236-237.

²²⁷ Idem, op. cit., p. 237.

²²⁸ Idem, ibidem, p. 237.

²²⁹ Idem, ibidem, p. 238.

²³⁰ Idem, ibidem, p. 238.

o sul, que, tanto nas correntes de fluxo, como nas de refluxo, [tinha] uma nociva influencia, originando revessas e desvios, que se torn[avam] perigosos para a navegação»²³¹.

3.3.2 Construção da Estação Fluvial Sul e Sueste

Mais tarde, a profundidade do rio neste ponto voltou a ser questionada. Com a abertura do concurso para o projecto dos melhoramentos do porto de Lisboa, o Grupo Nacional, «escolhido para fazer um projecto que traduzisse as aspirações do corpo commercial de Lisboa»²³², propôs, para além de um desembarcadouro flutuante em frente da Praça do Comércio, que a estação de caminho de ferro se localizasse nos aterros em frente da Alfândega. Após ter conhecimento desta proposta, a comissão formada em 1883, deliberou e considerou que o local fronteiro ao torreão oriental da Praça do Comércio seria o indicado para implantar a Estação Fluvial dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste²³³.

Contudo, a escolha deste lugar foi bastante criticada. Para além de se considerar que a colocação da estação naquele ponto seria uma enorme afronta à Praça do Comércio, muitos julgavam o sítio insuficiente para o fluxo de passageiros que se esperava, prejudicando as actividades comerciais e aduaneiras praticadas na Alfândega. Ainda se devia ter em consideração os possíveis estragos que a construção da estação pudesse causar ao muro construído sobre o derrocado, e ao terraplano que este sustinha. Além disso, o muro actual nem sequer era acostável a embarcações de pequena dimensão, e por isso seria necessário empreender esforços para que este lugar pudesse receber a Estação Fluvial dos Caminhos de Ferro.

Com tamanhas dúvidas levantadas pelo problemático muro nos terrenos da Alfândega, propôs-se que a estação ferroviária se localizasse antes no Cais do Sodré. Rapidamente se formou outra comissão, no ano de 1897, responsável por dar o seu parecer acerca do novo local escolhido. Contudo, a implantação no Cais do Sodré não agradou a esta comissão, pois não lhe pareceu acertada a colocação das linhas ferroviárias a jusante do Arsenal da Marinha, solução que retardaria uma ligação futura entre as linhas do Sul e Sueste com as linhas do Norte e Leste. A decisão de não se construir a estação no Cais do Sodré foi corroborada por uma outra comissão, formada no ano seguinte, que, partilhando da opinião da anterior, concluiu que a hipótese mais acertada seria construir a estação nos terraplenos em frente da Alfândega.

Após tomar conhecimento desta decisão, a direcção da Alfândega reclamou, por considerar que seria privada dos terrenos que lhe pertenciam e da conseqüente comunicação com o porto, devido à interposição da estação e das linhas ferroviárias. A direcção da Associação Comercial de Lisboa também protestou, referindo que caso a relação com o rio fosse interrompida, os armazéns ministrados pela Alfândega tornar-se-iam inúteis, afectando em muito as actividades alfandegárias do porto de Lisboa.

Para Adolpho Loureiro, as suposições levantadas pelas duas entidades eram infundadas, uma vez que, na sua opinião, a comunicação entre o rio e a Alfândega seria melhorada, passando esta a usufruir de um desembarcadouro flutuante privado vedado ao público, algo que não acontecia na altura. Adolpho Loureiro continuou a explicar que a implantação da estação neste lugar satisfazia, como nenhuma outra, as condições necessárias ao tráfego de passageiros e bagagens, por se encontrar numa posição central (diante da Praça do Comércio) privilegiada no contacto com a avenida marginal que ligava a frente ribeirinha ao interior da cidade, na altura rematada a este pela Estação Ferroviária de Santa Apolónia, cuja proximidade era deveras vantajosa. O engenheiro não referiu apenas as vantagens de construir naquele lugar; explicou também as desvantagens de construir a estação na outra possibilidade mais comentada – o Cais do Sodré. Na sua opinião, traria inconvenientes à travessia

²³¹ Idem, *ibidem*, p. 238.

²³² Idem, *ibidem*, p. 342.

²³³ A Estação Fluvial de Caminhos de Ferro do Sul e Sueste foi construída com a intenção de criar uma plataforma de interface, onde convergissem as ligações ferroviárias da Linha do Alentejo, as ligações ferroviárias com as principais estações da Europa, e as ligações marítimas com o continente americano.

no Tejo, uma vez que a ligação Cais do Sodré – Cacilhas não se afigurava tão benéfica, sendo que a comunicação entre as duas margens deveria ser feita de forma oblíqua, na direcção NE-SO, ou NNE-SSO, de forma a «aproveitar os ventos mais frequentes, e melhor cortar as correntes descendentes ou ascendentes»²³⁴. Referiu em segundo lugar que seria difícil construir um muro acostável na margem do mesmo cais, uma vez que o terreno firme naquele ponto se encontrava coberto por uma grande espessura de massa lodosa. De forma a contornar este problema seria necessário construir pontes-cais ou cais flutuantes bastante compridos, que influenciariam de forma negativa as correntes naquele ponto, levando ao aumento dos assoreamentos naquele lugar. Adolpho Loureiro recordou também que os terraplenos do Cais do Sodré, por assentarem sobre «camadas de lodos e vasas de mui pouca consistencia»²³⁵, eram muito instáveis, não devendo ser sobrecarregados. Por fim, referiu ainda que as reticências relativas à implantação da estação perto da Praça do Comércio eram também infundadas, lembrando que a estação provisória, localizada a poente do torreão oeste da praça, cujas instalações deploráveis, construídas em madeira e com um só acesso através de uma ponte-cais (onde podia atracar um pequeno vapor de cada vez e que em nada correspondia à imagem que o país apregoava, apelidando-a de «Caes da America»), nunca tinham suscitado queixas como as que surgiam agora, perante uma estação que, caso fosse construída, teria certamente uma aparência mais cuidada.

Perante as vantagens de um e as inconveniências de outro, Adolpho Loureiro julgava que se deveria esquecer o Cais do Sodré e avançar com a construção nos terrenos em frente da Alfândega, e que todas estas dúvidas dissipar-se-iam mais tarde, assim que a estação estivesse acabada e entrasse em funcionamento.

O conselho superior, reunido no dia 6 de Abril de 1906, reiterou a decisão, afirmando que as dúvidas levantadas eram insustentáveis, e que os terrenos da Alfândega pareciam ser os mais adequados para albergar a Estação Fluvial dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. No mesmo ano, o Eng.º Santos Viegas apresentou um ante-projecto para a estação (descrito detalhadamente por Adolpho Loureiro²³⁶), que acabou por ser abandonado mais tarde, por volta de 1910, em virtude da pressão exercida por alguns grupos defensores dos interesses comerciais da época²³⁷ (ver Vol. III, p.158). A pressão exercida provinha da Associação Comercial de Lisboa, apoiada pela Alfândega que, à revelia, continuava a construir armazéns no local destinado à estação.

Onze anos mais tarde é apresentado um outro projecto para a estação, da autoria do Eng.º António Belo. O projecto, que retomava ideias anteriormente avançadas, recebeu um parecer positivo, dado pelo Conselho Superior das Obras Públicas, tendo parte das propostas apresentadas obtido a aprovação da Câmara dos Deputados²³⁸. Contudo, nenhuma das obras propostas viu a luz do dia. Só mais tarde, após alguma contestação, se concedeu ao Arq.º Cottinelli Telmo e aos engenheiros Espregueira Mendes e Ramos Coelho a tarefa de projectar a estação (ver Vol. II, p. 73). O projecto teve parecer positivo no mês de Novembro de 1928 e foi finalmente aprovado, sendo inaugurado por fim no ano de 1932. Mais tarde, após a construção das estações fluviais de Belém, Cais do Sodré e Terreiro do Paço, a Estação Fluvial do Sul e Sueste passou a servir a carreira de navegação entre Lisboa e o Barreiro, que estava incluída no transporte ferroviário providenciado pela Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro.

À semelhança do que acontecera com o muro da Alfândega, surgiu um outro percalço na execução das obras do porto de Lisboa. Adolpho Loureiro explicou o que sucedeu descrevendo que, na zona próxima onde se encontra hoje a estação ferroviária, as obras do aterro estavam quase finalizadas, faltando regularizar apenas a sua

²³⁴ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 348.

²³⁵ Idem, op. cit., p. 348.

²³⁶ Idem, ibidem, p. 400.

²³⁷ SIPA – *Sistema de Informação para o Património Arquitectónico*. *Estação Fluvial de Sul e Sueste*.

[Em linha]. Sacavém: SIPA, [Consult. 20 Dez. 2014]. Disponível em [www:<URL: http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5049](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5049).

²³⁸ Op. cit., disponível em [www:<URL: http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5049](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5049).

superfície. Sem que se suspeitasse, o solo cedeu e o aterro afundou-se rapidamente. Segundo o engenheiro, a camada na qual assentavam os entulhos do terraplano, provavelmente constituída por uma camada subterrânea de vasas, não suportou o peso do aterro e cedeu. Receando que voltasse a acontecer o mesmo, o empreiteiro Hersent apresentou, no ano de 1903, uma proposta que julgava ser mais segura, para a conclusão das obras no Cais do Sodré, e que incluía a construção de uma pequena doca. A análise do governo ditou que se fizessem algumas alterações no que estava inicialmente proposto por Hersent relativamente a esta doca, referindo que o seu molhe deveria «ser reforçado com mais de 1 metro de espessura na base e 0,50 no coroamento, tendo os enrocamentos, sobre que devia assentar 5 metros de largura na parte superior, e não 3, como propunha o empreiteiro»²³⁹.

No entanto, o projecto apresentado não se revelou melhor, e no dia 20 de Novembro de 1904 aconteceu outro acidente nas obras do Cais do Sodré, «soffrendo os aterros grandes movimentos, conservando-se, porem, no mesmo alinhamento e nivelada a fileira de blocos em que vinha apoiar-se o empedrado, o qual soffreu grandes deformações»²⁴⁰. Concluindo-se que o peso do aterro ainda era demasiado, o governo, após ter aceite a proposta anterior, apresentada por Hersent, apelou à responsabilidade do empreiteiro, pedindo-lhe que examinasse o problema e encontrasse uma forma de refazer o aterro do Cais do Sodré. Hersent correspondeu ao pedido, apresentando em 1905 modificações no projecto, que consistiam em «retirar 10 metros para o interior a aresta do talude empedrado, o qual, partindo da base formada pelos blocos, e com a inclinação de 8:1, ia concordar com o terraplano por outro talude de 2:1. Por esta forma alliviava-se muito a parte do talude revestido, que carregava o solo, onde se havia reconhecido muito pouca solidez e resistência»²⁴¹.

Tal como o talude, também a doca foi contemplada pelas modificações pensadas por Hersent. Segundo Adolpho Loureiro, o molhe da doca proposto pelo empreiteiro «seria feito por troços de 5 m a 6 m de comprimento, formando grandes blocos independentes, separados por uma junta de 0,20m a 0,25 m, que lhes permitiria assentar por pequenas porções, vindo a observação demonstrar que o assentamento se fazia por igual, chegando a cerca de 0,60m no sentido vertical, mas sem o bloco se desalinhar, ou desnivelar longitudinal ou transversalmente [...] A concordância d'este molhe, para montante, fez-se com o terraplano por um muro fundado sobre grade de madeira e estacaria, na separação dos dois taludes do lado do rio e da doca»²⁴², ajudando, através de todo o processo construtivo acima descrito, à fixação do terreno aproveitado pelo Arsenal da Marinha a nascente, pela Estação de Caminhos de Ferro, e pelas avenidas a poente. Porém, a doca proposta pelo astuto empreiteiro não foi construída. Embora não se tenha anulado o movimento sentido pelo solo no momento de assentar os aterros, Adolpho Loureiro explicou que as modificações referidas ajudaram muito a atenuá-lo.

Muitos dos contratamentos ao longo do decurso das obras foram originados pelas condições dos terrenos, constituídos por camadas de vasa sem consistência e atravessados na sua maioria por lençóis de água que cobriam a porção de terreno firme localizado a profundidades difíceis de atingir. Devido às características instáveis destes terrenos, foi necessário recorrer a um solo artificial «que pudesse resistir a todas as cargas, e ao mesmo tempo por meios adequados proteger os muros da acção dos impulsos lateraes dos aterros»²⁴³, e que não condicionasse, arriscadamente, as fundações dos aterros. Esse solo artificial, que suporta os cais do porto de Lisboa, foi construído sobre os fundos previamente dragados do Tejo, posteriormente encastrados com a massa de enrocamento necessária – cujo volume diminuiu consideravelmente, graças às fundações apoiadas sobre pilares e arcadas, e ao sistema construtivo de ar comprimido²⁴⁴.

²³⁹ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 241.

²⁴⁰ Idem, op. cit., p. 241.

²⁴¹ Idem, ibidem, p. 242.

²⁴² Idem, ibidem, p. 242.

²⁴³ Idem, ibidem, p. 244.

²⁴⁴ O empreiteiro Hersent recorreu à utilização do método de ar comprimido em grande caixão, como já havia feito na construção dos portos em Toulon e Saigão. Este método construtivo também foi empregue na casa das

Para além das obras do muro da Alfândega, foram levadas a cabo obras significativas de alteração no Cais do Sodré, também estas após o contrato de 8 de Maio de 1894.

3.3.3 Porto Franco

Através da análise consumada pela Comissão de 25 de Janeiro de 1905, que se reuniu num momento próximo do desfecho da primeira secção do porto de Lisboa, concluiu-se que, apesar das obras até então desenvolvidas, a estrutura portuária lisboeta ainda se encontrava numa posição de inferioridade, quando comparada com outros portos europeus. Era por isso urgente completar o porto de Lisboa com todos os melhoramentos necessários, alcançando um lugar cimeiro na exploração comercial e turística, que apenas seria conseguido caso as condições essenciais à navegabilidade e acostagem das embarcações, bem como todos os equipamentos e espaços de apoio portuário estivessem devidamente incorporados no porto. Posto isto, algumas firmas comerciais dirigiram-se à presidência da Associação Comercial de Lisboa, assinalando as lacunas mais evidentes nas obras desta primeira secção. Referiam que as obras não respondiam inteiramente às necessidades comerciais que o porto enfrentava, nem faziam jus às despesas que nele tinham sido empreendidas, propondo que se actuasse de imediato, de forma a dotar o porto com as condições necessárias.

As propostas apresentadas à Associação Comercial de Lisboa recaíam, em primeiro lugar, sobre a zona da margem fronteira ao edifício da Alfândega, ditando que se dotasse aquele lugar com as condições necessárias ao «embarque e desembarque de passageiros e reverificação de bagagens e mercadorias»²⁴⁵, atraindo visitantes que pudessem utilizar o nosso porto «como *terminus* da viagem do Brasil para a Europa»²⁴⁶, e por ser esta zona da Alfândega, com os armazéns reais, aquela que mais condições garantia na recolha e conservação das mercadorias. Em segundo lugar, referiam que era indispensável a existência de um cais para passageiros, localizado junto da Estação Ferroviária do Sul e Sudeste, de forma a que o escoamento de passageiros através das linhas ferroviárias estivesse interligado com a estrutura fluvial. Desta forma, propunham que os vapores e rebocadores que faziam as travessias fluviais na altura pudessem atracar na ponte que actualmente servia a Estação Ferroviária.

Um dos conselheiros da comissão anteriormente referida, nomeada a 25 de Janeiro de 1905, foi substituído pelo Sr. Ernesto Driesel Schroter, que na altura era Ministro da Fazenda e Presidente da Associação Comercial de Lisboa, e que ficou encarregado de apresentar um relatório onde deveriam estar discriminadas as obras e aparelhos de que ainda carecia o porto de Lisboa. O relatório foi entregue ainda no ano de 1905, no dia 17 de Maio, enumerando as seguintes obras em falta: armazéns em número suficiente e em boas condições de manutenção, ligados aos cais por meios de transporte que permitissem suportar o movimento comercial que se fazia sentir na altura; um molhe de protecção para a doca de Santos, facilitando as manobras de entrada nas docas de reparação, e abrigando as embarcações que ali acostassem; dragagem até se alcançar rocha, libertando os fundos ao longo do muro interior da doca de Alcântara, fixando pontes-cais ou estacadas onde os navios pudessem estacionar e descarregar as mercadorias. Após analisar o relatório, a comissão propôs a construção do entreposto²⁴⁷ colonial, próximo do Jardim do Tabaco e dos entrepostos de Santa Apolónia, de Santos e de Alcântara, esperando que a sua

máquinas que deveria apoiar as actividades portuárias das docas de reparação da doca de Alcântara, localizadas segundo o projecto primitivo no extremo oeste da mesma doca. A casa das máquinas ficou, contudo, por concluir, sem que se instalassem as máquinas, uma vez que o projecto foi revisto, e a localização das docas de reparação alterada, construindo-se, posteriormente, uma outra casa das máquinas, junto das actuais docas secas.

²⁴⁵ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 257.

²⁴⁶ Idem, op. cit., p. 257.

²⁴⁷ Os entrepostos são armazéns de depósito de mercadorias, que podem ser compradas ou reexportadas, e cujos direitos fiscais só são cobráveis no momento do consumo. Os entrepostos estavam implantados nos terraplenos contíguos às docas, de forma a encurtar a distância entre o local de descarga e o espaço de armazenamento dos bens transportados.

construção pudesse colmatar a grave carência de espaços dedicados ao armazenamento das mercadorias recebidas. Apesar da decisão tomada, a comissão demonstrava-se preocupada por não saber se os entrepostos apontados seriam suficientes para guarnecer o porto de Lisboa com o fôlego comercial necessário.

No séquito de toda esta apreensão questionou-se quão importante seria para Lisboa o estabelecimento de um porto-franco, sendo que para muitos era visto como o único meio capaz de aumentar o tráfego marítimo do porto lisboeta. Adolpho Loureiro dedicou um capítulo do livro *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes* a esta questão, na tentativa de esclarecer o conceito de porto-franco²⁴⁸, e explicar de que forma diferia a estrutura de um porto-franco das estruturas que funcionavam na altura no porto de Lisboa. A designação de *porto-franco* deriva de uma outra designação: a de *cidade franca*. Como explicou Adolpho Loureiro, em algumas das cidades atlânticas e mediterrânicas, como Marselha, Lubeck, Hamburgo e Lisboa, os portos comerciais eram privilegiados por desfrutarem de total liberdade mercantil «para receber, com a isenção de todos os direitos e impostos, os productos estrangeiros, podendo fazel-os passar por todas as transformações e modificações de que fosse susceptíveis, e exportal-os livremente com os do paiz para qualquer parte do mundo»²⁴⁹. As áreas mercantis estendiam-se por toda a cidade, ocupando por vezes territórios vizinhos, alcançando desta forma a denominação de cidades francas. Lisboa converteu-se numa cidade franca na época de maior fulgor comercial com o Oriente, atraindo o tráfego comercial que se fazia pelos portos mediterrânicos através de concessões e privilégios como os referidos anteriormente. Apesar de ser vantajoso a nível comercial para a cidade, revelou-se prejudicial para as restantes áreas do País, que haviam sido preteridas perante o poderio económico da capital, prejudicando inclusivamente as indústrias locais, que esbarravam perante as barreiras que protegiam as áreas comerciais da cidade.

Posto isto, e com «o systema de franquia a ser fortemente combatido, as garantias dadas ao commercio passaram a restringir-se a pequenas faixas nos portos comerciaes»²⁵⁰, substituindo-se as *cidades francas* pelos *portos-francos*, que se foram estabelecendo em diversos países. Contudo, em alguns desses portos procurou-se conservar a fundação das cidades francas, concentrando as suas funções em áreas menores, ou em bairros, acabando por ser modificadas com o avançar do tempo, como aconteceu em Génova, Hamburgo, Trieste, Copenhaga, ou Brema por exemplo.

Portugal mantinha-se atento a estas questões preponderantes no pesar da balança económica, levando o Marquês de Pombal a ensaiar a criação de zonas francas localizadas em Oeiras e Vila Real de Santo António, (sendo que no primeiro local ainda se iniciaram as obras de construção de um edifício e de um canal de acesso), e mais tarde D. Maria I, tentada a projectar para a zona da Junqueira um estabelecimento franco (ver Vol. IV, p. 39), aproveitando o antigo forte aí fundado (ver Vol. IV, p. 31) A tentativa da rainha saiu frustrada, uma vez que a proposta foi abolida no ano de 1806, por se considerar que da sua construção advinham imensos inconvenientes. De todos os inconvenientes, o que causava maior apreensão era o contrabando. Temia-se que com a criação de um

²⁴⁸ Segundo Adolpho Loureiro o porto-franco é: «[...] na mais lata accepção da palavra, é aquelle em que tudo é livre, e quaesquer que sejam as mercadorias, ou productos de importação e de exportação, entram ou saem d'elle sem pagar direito algum de entrada ou de saída, e só são sujeitos ás taxas de carga e descarga, e de manutenção e armazenagem. Os navios teem só a pagar as taxas de navegação, e as mercadorias as de deposito. O porto, cuja área de liberdade, ou de franquia, é perfeitamente definida e guardada, é assim um verdadeiro e grande entreposto, onde se recebem em carregações completas dos maiores navios do commercio os generos de importação, barateando-se os seus transportes, que são funcção da arqueação do navio, da rapidez da sua marcha e da brevidade das suas operações de carga e descarga. Em alguns portos francos soffrem esses produtos todas as transformações e modificações, de que são susceptíveis, ou de que carecem para os adaptar ao gosto dos consumidores; em outros só lhes são permittidas as manipulações convenientes para prover á sua conservação, e prevenir que não sejam deteriorados, ou aquellas que se tornem necessárias para a sua subdivisão e distribuição pelos centros de consumo.» Ver, sobre este assunto, LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 303.

²⁴⁹ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 291.

²⁵⁰ Idem, op. cit., p. 292.

porto-franco desse origem a um surto de contrabando, «dando-se consumo a géneros que não pagariam direitos na alfandega»²⁵¹.

Após tentativas malogradas de criar um porto-franco na cidade, apenas no ano de 1887 se reavivou a questão, graças a Marianno de Carvalho, e ao conselheiro Emygdio Navarro, na altura Ministro das Obras Públicas. Os dois estadistas apresentaram, no dia 18 de Junho de 1887, um projecto de lei que consistia na criação de um porto-franco, ou de um entreposto comercial livre, implantado às portas da cidade de Lisboa, localizados num sítio escolhido entre Cascais e Belém. Nesse mesmo ano foi nomeada uma comissão, da qual fazia parte Adolpho Loureiro, destinada a esclarecer algumas dúvidas relativas a este tema. Adolpho Loureiro referia, no seu curto relatório que, relativamente à escolha do lugar para implantar o entreposto comercial livre proposto pelo ministro, lhe parecia mais adequado Cascais, «por ser mais facilmente acessível directamente do mar, e pela sua ligação por meio das linhas férreas com o porto de Lisboa e com todas as estações dos caminhos de ferro que aflu[iam] á capital»²⁵². A zona de Cascais possuía muitos terrenos que poderiam ser adquiridos e utilizados pelo entreposto comercial, para além das condições necessárias à construção de um porto artificial, proporcionadas pela disposição da encosta e da enseada, e pela abundância de materiais de construção existentes na zona.

Embora a comissão nomeada tenha avançado com os estudos relativos à possibilidade de construir um porto franco na margem norte do estuário, o ministro Marianno de Carvalho mudou de ideias pouco tempo depois, alegando as dificuldades e os inconvenientes que adviriam da sua construção – tanto que a proposta de Adolpho Loureiro nem sequer foi submetida à comissão de avaliação que havia sido nomeada no início.

Avaliando a situação do porto de Lisboa naquele momento, com apenas uma das três secções finalizada, prescindir da criação de um porto-franco revelou-se uma decisão acertada. Na opinião de Adolpho Loureiro, os entrepostos que anteriormente foram referidos (entreposto colonial, Alcântara, Santos e Santa Apolónia), acabavam por ser autênticos portos-francos, acompanhados das concessões e privilégios que as antigas cidades francas prestavam ao comércio marítimo, tendo clara vantagem perante as respectivas cidades, porque não representavam prejuízo para os interesses aduaneiros do porto de Lisboa ao pagarem «os géneros introduzidos no mercado nacional»²⁵³, que se tinha revelado no passado a desgraça das cidades francas. Adolpho Loureiro rematava, dizendo que «sem grande modificação no nosso regime aduaneiro, com o desenvolvimento possível e racional dos actuaes entrepostos do porto de Lisboa, mantendo o deposito franco, que oferec[ia] ao comercio o maior numero de vantagens, que poderia esperar de um verdadeiro porto-franco, se dev[er]iam julgar satisfeitas por muito tempo as razoáveis exigências comerciaes, salvo o caso de estabelecer-se mais tarde um grande porto-franco, onde [pudessem] reunir-se todas as condições que exigem esses estebelecimentos, como alguns que hoje existem e prosperam»²⁵⁴.

Quando se finalizaram as obras da primeira secção do porto de Lisboa, Adolpho Loureiro teceu algumas conclusões, referindo quais as providências que deveriam ser tomadas a partir daquele momento, de forma a colmatar algumas carências do porto. Referiu que apesar da construção dos entrepostos, faltava ao porto armazéns e depósitos junto dos cais acostáveis, necessários para armazenar as mercadorias que eram recebidas. O entreposto de Alcântara contava com um armazém apenas, tal como o entreposto de Santos. O entreposto colonial possuía quatro armazéns, e o entreposto de Santa Apolónia era constituído por um armazém definitivo e dois provisórios. Contabilizados os armazéns, sabe-se que, segundo um levantamento presente na obra *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, a primeira secção do porto de Lisboa contava com um total de 12903,25 m² de área coberta. Para além destes armazéns, ainda existiam os espaços do edifício da Alfândega, aproveitados também para depositar mercadorias recebidas; o edifício do Jardim do Tabaco, que oferecia uma área utilizável de

²⁵¹ Idem, *ibidem*, p. 296.

²⁵² Idem, *ibidem*, p. 297.

²⁵³ Idem, *ibidem*, p. 305.

²⁵⁴ Idem, *ibidem*, p. 305.

742 m²; os armazéns do Jardim do Tabaco, pertencentes à Alfândega, possuíam uma área de 6577,12 m²; o edifício para a guarda fiscal, com os alçados voltados para o Jardim do Tabaco e para a avenida marginal, ocupando uma área total de 1156,84 m²; o armazém do courame localizado no mesmo jardim, com frente voltada também para a avenida marginal; o depósito de materiais e as oficinas de serralharia e carpintaria do porto, divididas por três armazéns localizados junto à Avenida de Santa Apolónia, que providenciavam ao todo uma área de 1353 m²; e por fim, o armazém do Porto Franco (designação cuja origem remonta provavelmente ao projecto de D. Maria I, anteriormente referido) situado na Junqueira, no local de uma antiga fortificação.

Actualmente os armazéns explorados pelo porto de Lisboa encontram-se localizados no entreposto de Alcântara, no entreposto de Santos, no entreposto colonial, no entreposto de Santa Apolónia, no entreposto de carvão e madeiras, no edifício da Alfândega, no Jardim do Tabaco e no edifício de Porto Franco.

3.4 A segunda Secção

A concessão da segunda secção (ver Vol. III, p.150, fig. 73.^a; Vol. IV, p. 57) das obras do porto de Lisboa foi obtida pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, tal como se tinha referido anteriormente, ficando a empreitada a cargo de Hersent, tal como na primeira secção das obras. A companhia ferroviária pretendia explorar este troço ribeirinho através de um ramal ferroviário que se ligasse às linhas que vinham de Cascais. No mesmo alvará, datado de 9 de Abril de 1887, que concedeu esta empreitada à companhia ferroviária, estavam descritas as cláusulas pelas quais a obra se devia reger: perante os terrenos conquistados ao rio, a companhia ferroviária teria que ceder ao Estado o espaço suficiente para a abertura de uma avenida com 30 metros de largura (actual Avenida 24 de Julho) com ligação à Rua 24 de Julho, e entregar um total de 6 hectares, destinados ao uso público; as obras de cobertura do caneiro de Alcântara ficavam a cargo da companhia ferroviária, bem como as obras de construção da doca de abrigo de Santo Amaro (ver Vol. II, pp. 16-18) – destinada a recolher embarcações de pequena dimensão –, sendo que a superfície da doca deveria exceder uma área de 1 hectare, e o fundo deveria estar 2 metros abaixo do zero hidrográfico.

Para além das indigências da companhia ferroviária, a segunda secção das obras tinha o dever de responder igualmente às necessidades portuárias e, como tal, estava prevista a regularização da margem que se estendia desde a Torre de Belém à foz do caneiro de Alcântara. O processo de regularização marginal envolveu a utilização de 5 000 000 m³ de aterro, feitos a partir de lodos e areias extraídos pelas actividades de dragagem, utilizados posteriormente na constituição dos terraplenos. Estes terraplenos eram limitados na fronteira com o rio através de um muro, traçado em linha recta, revestido por um «empedrado apoiado sobre um prisma de enrocamentos, á cota de (+1,00m), apresentando a inclinação de 2:1»²⁵⁵, e compreendendo, ao longo dos seus 3500 metros de extensão, três docas para pequenas embarcações: a doca de Belém (ver Vol. II, pp. 2-5), a doca do Bom Sucesso (ver Vol. II, p. 2) e a doca de Santo Amaro, todas elas apoiadas por pontes-cais construídas em madeira e assentes em estacaria. A doca de Belém possuía 2,10 ha de superfície, a do Bom Sucesso possuía 2,18 ha, e a de Santo Amaro 1,5 ha, e as suas entradas mediam 25 m de largura. Segundo Adolpho Loureiro, a serventia marginal (extensão de muro acostável utilizado) entre as três docas media 3120 m de comprimento.

A faixa ribeirinha utilizada para fins comerciais ficou na altura com 10 m de largura, apesar dos esforços empreendidos por Adolpho Loureiro para que esta fosse construída com 24 m de largo. O engenheiro alegava que, caso a faixa de serventia do rio medisse os 24 m, depois da construção do muro do cais mediria, no total, 48 m de largura, devendo ser esta a dimensão mínima para um cais comercial.

A segunda secção das obras do porto de Lisboa também contemplava o prolongamento da Rua da Junqueira, com a criação de uma avenida com 20 m de largura. O troço da avenida interior proposto media de comprimento 3595 m, excedendo em poucos metros o comprimento, acima apresentado, do muro marginal entre docas. Os terrenos ao longo desta avenida foram divididos em talhões, que poderiam posteriormente vir a ser ocupados por

²⁵⁵ Idem, *ibidem*, p. 405.

edifícios. Entre os talhões seriam abertos novos arruamentos, com uma largura entre os 15 e os 20 m, ligando os aterros ribeirinhos à malha interior da cidade. Estava ainda previsto que a oeste, em locais como a Praça D. Fernando, na zona de Belém, se estabelecessem áreas ajardinadas, à semelhança da que existia em frente aos Jerónimos, que seria alargada até alcançar a avenida marginal proposta. Segundo o projecto da 2ª secção, os Jerónimos ficavam ligados à doca de Belém através de uma avenida com 90 m de comprimento, ladeada pelos jardins, que iniciava no pórtico de entrada do mosteiro. É possível que a decisão de colocar a doca de Belém naquele ponto tenha sido influenciada, não só pelas razões hidrográficas, mas também pela tentativa de preservar a relação que o Mosteiro dos Jerónimos tinha com o rio.

Embora as obras estivessem concluídas, Adolpho Loureiro referiu que apenas tinham sido utilizados, até aquele momento, os aterros da linha ferroviária de Cascais, e os terrenos ocupados por dois estabelecimentos industriais. A fraca ocupação dos aterros devia-se em parte ao facto da companhia ferroviária, que detinha a posse dos terrenos, não querer cedê-los gratuitamente ao Estado, atrasando o plano de arruamentos aprovado pelo Ministério e pela Câmara Municipal. Adolpho Loureiro referia com pesar que, naquela altura, só a serventia marginal do Tejo era utilizada, e que na sua opinião era «muito estreita, acanhada e mal conservada»²⁵⁶. A avenida interior proposta não se encontrava ainda ligada à Rua 24 de Julho e, embora as caldeiras tivessem sido abertas e cheias com terra, a avenida ainda não tinha sido arborizada. A construção da Avenida 24 de Julho, que deveria unir a Praça do Duque da Terceira até à zona do Bom Sucesso, encontrava-se portanto atrasada.

3.5 A terceira Secção

Na terceira secção das obras pretendia-se prolongar para nascente a faixa portuária que, desde a primeira secção, ficara estancada em Santa Apolónia, abrangendo os terrenos marginais que se estendiam daí até à zona da Matinha (ver Vol. III, p. 152). Esta faixa, pertencente ao quadrante este do arco ribeirinho, sempre demonstrou uma apetência para o apoio ao movimento marítimo, tendo sido frequentada por inúmeros navios estrangeiros que vinham até à foz do rio de Sacavém para transportar produtos agrícolas. Com muitas embarcações fundeadas nas suas margens (navios de cabotagem e fragatas), Adolpho Loureiro referiu que esta porção de terreno ribeirinho continuou a desempenhar uma função importante, no que dizia respeito ao comércio de vinhos – que ali eram armazenados e preparados para serem exportados. Os armazéns da companhia Abel Pereira da Fonseca foram o caso mais paradigmático do comércio vinícola nesta área. Implantados no extremo nascente do arco, eram banhados pelo rio, possuindo, antes dos aterros da terceira secção, um cais privativo onde se descarregavam as pipas (ver Vol. II, p. 107).

Para além do número considerável de armazéns e depósitos de vinho, destacavam-se as imensas fábricas localizadas em Xabregas, no Beato, no Poço do Bispo, nos Olivais e no Braço de Prata. O crescimento prolífico da indústria fabril nesta zona oriental da cidade acabou por acelerar a expansão da malha urbana neste lugar, levando à construção de novos bairros – muitos deles operários – e novos arruamentos – que, antes dos aterros, comunicavam de forma bastante directa com o Tejo. Somava-se, às boas condições de navegação, as linhas ferroviárias traçadas ao longo da margem, apoiadas pela estação de mercadorias da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Contudo, se por um lado a estação não dispunha de uma faixa com largura suficiente para conseguir suportar sem dificuldade o tráfego que havia, por outro, era irregular, perturbando as correntes ascendentes e descendentes do estuário. Os avanços e recuos promoviam o assoreamento da margem que, de dia para dia, aumentava e se tornava mais irregular. O crescente assoreamento originava praias residuais bastante lodosas, que em nada contribuíam para a salubridade da cidade.

Antes das obras do porto de Lisboa, a conservação da faixa marginal do rio estava entregue à população, que a seu bel-prazer fomentava os assoreamentos, de forma a conquistar terreno em frente das suas propriedades e aumentar as suas habitações. Adolpho Loureiro tomou conhecimento, assim que sucedeu ao Eng.º Guerreiro na

²⁵⁶ Idem, *ibidem*, p. 408.

direcção das obras do porto de Lisboa, de inúmeros casos em que a lei hidráulica foi desrespeitada. Casos em que proprietários conquistaram terrenos ao rio e que construíram cais e edifícios de grande dimensão, sem nunca terem solicitado uma licença para fazê-lo. Consta-se na *Carta de Lisboa* (ver Vol. III, p. 106), levantada por Serpa Pinto e datada do ano de 1911, que existia de facto alguma arbitrariedade nos edifícios edificadas rente ao rio (ver Vol. IV, pp. 60-61). Para além de prejudicarem as correntes fluviais, como já foi dito, a criação propositada de assoreamentos e a construção de casario por cima destes impedia a utilização livre da margem ribeirinha. Era por isso imperativo conquistar terreno ao rio e redesenhar uma margem mais larga e regular, limitada por cais acostáveis que facilitassem a navegação fluvial, impedissem os assoreamentos constantes, e favorecessem o comércio vinícola através de uma ligação mais fácil entre os armazéns e o Tejo. Era também necessário fixar os terrenos marginais conquistados ao rio, bem como os seus limites, definindo quais os que podiam ser ocupados e utilizados pelos proprietários para aumentarem os seus estabelecimentos comerciais.

Compreendendo quão urgente eram as obras nesta margem oriental, Adolpho Loureiro apressou-se a preparar o projecto da terceira secção que, como explicado anteriormente, se estendia desde Santa Apolónia até ao esteiro dos Olivais, e cujo primeiro lanço terminava no Braço de Prata. Era benéfico começar em Santa Apolónia, de forma a regularizar o aterro saliente formado a sul da estação ferroviária, originado pelas obras de alargamento da margem executadas na primeira secção. No dia 20 de Julho de 1888 foi proposta, pela direcção das obras do porto de Lisboa, uma linha provisória, destinada a limitar as edificações marginais. Esta linha tinha como objectivo melhorar o estado irregular da margem oriental, salvaguardando o regime do rio, e preparando o terreno para as futuras obras da terceira secção. Devia ajudar ainda a definir quais os direitos do Estado relativamente aos terrenos conquistados ao rio, evitando que a população se continuasse a apropriar indevidamente da margem. Assim sendo, quando o Estado considerasse os terrenos necessários para o uso público, estes deviam ser cedidos, sendo que os proprietários podiam continuar a ter o seu usufruto.

Tinha sido criado um aterro diante do Convento das Grilas, à semelhança daquele em frente da Estação de Santa Apolónia. Esse aterro, que avançava 100 metros em direcção ao rio e se estendia por 317,60 m de comprimento, pertencia ao Ministério de Guerra, que pretendia construir nesses terrenos edifícios e armazéns destinados à panificação. A apropriação destes terrenos por parte do exército também se revelara nocivo para o tráfego marítimo, uma vez que impedia que as embarcações acostassem naquele ponto da margem, prejudicando as operações de embarque e desembarque. O aproveitamento desconcertado da margem oriental desfavorecia grandemente o ordenamento da faixa marginal e dos territórios adjacentes e, por isso, aguardava-se ansiosamente pela terceira secção do porto de Lisboa, na esperança de que após a sua construção se evitassem mais disputas territoriais, definindo-se as concessões dos terrenos marginais.

Adolpho Loureiro reconheceu a importância desse traçado, e debruçou-se de seguida sobre o primeiro lanço da terceira secção, compreendido entre Santa Apolónia e o Braço de Prata. Efectuou-se uma planta rigorosa deste troço da margem, informada pelas sondagens hidrográficas levadas a cabo pelo Eng.º hidrográfico Schultz Xavier e, no dia 8 de Julho de 1891, o projecto de Adolpho Loureiro foi submetido à aprovação do governo.

Considerava-se o aterro de Santa Apolónia (ver Vol. II, p. 91) e o aterro do Convento das Grilas como pontos obrigatórios que deveriam constar no projecto, visto que o primeiro aterro rematava a primeira secção do porto e, tal como no segundo aterro, os enrocamentos já estavam construídos. Tendo estes dois aterros como «pontos forçados do projecto»²⁵⁷, Adolpho Loureiro «procurou no traçado fix[ar] a nova margem, de forma que affectasse a curvatura geral da antiga, seguindo aproximadamente pela linha da baixa mar»²⁵⁸. Adolpho Loureiro continuou a explicar que «os primeiros 275 metros de extensão tinham de ir em linha recta e no prolongamento da caes de Santa Apolonia»²⁵⁹. Por isso foi projectado nesta linha marginal um cais acostável, semelhante ao de Santa Apolónia, para

²⁵⁷ Idem, *ibidem*, p. 413.

²⁵⁸ Idem, *ibidem*, p. 413.

²⁵⁹ Idem, *ibidem*, p. 413.

receber embarcações de grande dimensão. No revestimento da margem e na defesa dos aterros foi adoptado o sistema utilizado na segunda secção do porto, que consistia na construção de um «talude fortemente empedrado, com a inclinação de 2:1, apoiando-se á cota de 1 metro acima do zero hydrographico em um prisma de enrocamentos»²⁶⁰.

O projecto propunha, para os 6622,94 m de troço marginal abarcado pela terceira secção, a construção de três docas destinadas ao abrigo de embarcações fluviais, utilizando o mesmo revestimento empedrado, tal como nos taludes dos molhes (de secção trapezoidal), que encerravam as docas no lado voltado ao Tejo. As docas possuíam as seguintes dimensões: a primeira, proposta para a zona do Beato²⁶¹, media 350 m de comprimento por 65 de largura (21850 m²); a segunda, no Poço do Bispo, media 264 m de comprimento por 100 de largura (37 000 m²); por fim a terceira, localizada na zona dos Olivais, media 400 m de comprimento por 90 de largura (36 000 m²).

A primeira doca seria servida por 5 rampas, a segunda doca por 7 rampas e a terceira doca teria 3 rampas. Após subtrair a área que cada rampa ocupava ao valor da área total da doca, Adolpho Loureiro concluiu que as três docas teriam capacidade para abrigar ao todo 102 fragatas, sendo que na primeira doca poderiam acostar 22 fragatas nos lados e 7 nas rampas; na segunda doca poderiam acostar igualmente 22 nos lados e 12 nas rampas; na terceira doca poderiam acostar 33 nos lados e 6 nas rampas. Porém, a doca do Beato não foi construída, e as docas do Poço do Bispo e dos Olivais só seriam concluídas mais tarde, graças ao *Plano de Melhoramento para o Porto de Lisboa* (ver Vol. III, p. 173).

A avenida marginal construída na primeira secção prolongar-se-ia nesta terceira secção, perfilhando uma largura de 20 m, e a faixa portuária entre a avenida e o rio teria, no troço até à zona do Beato, uma largura de 75 m. Esta faixa seria utilizada para ampliar o entreposto de Santa Apolónia (ver Vol. II, p. 10) e a estação de mercadorias, apoiada pelas linhas ferroviárias. Após atravessar a zona do Beato, a avenida marginal prolongava-se até à zona onde seria construída a doca dos Olivais. A nascente do Convento das Grilas, a linha de costa proposta inflectia suavemente para o interior²⁶², de forma a economizar nas despesas de revestimento e nas obras de aterro.

As obras da 3ª secção do porto de Lisboa foram o complemento necessário às duas secções anteriores, contribuindo para a regularização da margem e para a legalização das concessões dos terrenos marginais, que até aquele momento eram utilizados indevidamente, prejudicando o regime fluvial e contribuindo para uma desqualificação da frente ribeirinha. Conquistaram-se ao rio cerca de 87 ha de terreno durante as obras da terceira secção, distribuídos pelas áreas dos taludes empedrados, dos terraplenos, das docas, da avenida marginal e da área para a manutenção do Estado. A utilização pública dos terrenos marginais e a exploração das docas e das linhas ferroviárias compensariam, a longo prazo, as despesas do porto de Lisboa.

3.6 Planos de Melhoramento para o Porto de Lisboa

No ano de 1891 surgiram algumas desavenças entre o governo português e o empreiteiro Hersent. O relacionamento entre as duas entidades atravessava sérias dificuldades, obrigando o governo, no dia 26 de Julho de 1892, a tomar posse administrativa de todas as obras e materiais pertencentes à empreitada da 1ª secção do porto de Lisboa. No entanto, após negociações exaustivas entre o governo e o empreiteiro francês, foi de novo assinado um contrato, no mês de Maio de 1894, considerado como uma simples adaptação do anterior, assinado em 1887. Mas este contrato viria a cessar em Maio de 1907, e, nesse mesmo ano, foi publicada a carta de lei que autorizava o

²⁶⁰ Idem, *ibidem*, p. 413.

²⁶¹ O traçado da doca, proposta pela terceira secção do Porto de Lisboa para a zona do Beato, foi determinado pela existência de muros, que poderiam ser aproveitados na construção da doca, e que tinham sido levantados por alguns dos proprietários dos terrenos naquele local.

²⁶² Embora a largura da faixa ribeirinha diminua um pouco devido a essa inflexão, Adolpho Loureiro assegura que o muro ribeirinho ainda se encontrava a cerca de 250 m de distância do Palácio da Mitra.

governo português a explorar por conta própria o porto de Lisboa. Na primeira das bases a que se referia esta carta, era descrito o seguinte: «A exploração do porto de Lisboa abrange toda a margem direita do Tejo, desde 3:500 metros a montante da extremidade oriental do cais construído em Santa Apolónia, até a Torre de Belem e fundeadouros existentes entre estes dois pontos»²⁶³. Perante a leitura deste parágrafo da carta de lei, depreende-se que as obras da 3ª secção não avançaram para lá da extensão do muro acostável que defendia as linhas ferroviárias de Santa Apolónia (ver Vol. II, p. 88), e rematava no aterro em frente do Mosteiro da Madre de Deus. A *Carta de Lisboa*, levantada por Serpa Pinto, e datada de 1911, confirma isso mesmo.

Deduz-se também que, até 1946, o projecto da terceira secção das obras ficara suspenso, e que antes do *Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa* (ver Vol. III, p. 173) apenas se considerava parte integrante do porto, a área entre a Torre de Belém e a o cais de Santa Apolónia, relegando o extremo mais oriental do arco ribeirinho.

Apesar dos atrasos na execução da 3ª secção, a Administração do Porto de Lisboa planeou e realizou obras de melhoramento, entre 1907 e 1911. Destacou-se, em primeiro lugar, a ampliação das áreas cobertas destinadas ao armazenamento de mercadorias. O porto de Lisboa, que detinha na altura 14 003 m² de superfície constituída por armazéns, conseguiu, durante este período, construir 12 novos armazéns, ampliar 3 armazéns antigos e adquirir um armazém que pertencia a um particular – dilatando a área da superfície, até atingir, no ano de 1911, 33 813 m².

Durante este período, a Administração do Porto investiu igualmente nos acessos aos cais e aos terraplenos, construindo ruas de raiz, e renovando os pavimentos e as calçadas das mais antigas. São exemplo disso os terrenos trancados entre o local, onde posteriormente seria construída a Praça do Duque da Terceira, e o rio (ver Vol. II, pp. 53-58), que estavam, antes das obras de transformação levadas a cabo após o ano de 1907, intransitáveis (sem qualquer rua traçada), e bastantes irregulares (devido às obras dos aterros no Cais do Sodré).

Com os trabalhos de melhoramento, e com a implantação dos escritórios centrais e do edifício-sede da Administração do Porto de Lisboa, o Cais do Sodré alterou-se profundamente (ver Vol. II, p. 59). Foi construída a Praça do Duque da Terceira, que remata actualmente a belíssima Rua do Alecrim, cujo enquadramento focado no rio se estende desde o seu começo na cota alta até atingir a praça – terraplenada e calcetada pela Administração do Porto de Lisboa, e ajardinada pela Câmara Municipal de Lisboa, durante este período fértil em obras de melhoramento. Uma vez que ali acorriam imensos visitantes, vindos pelo rio ou prontos a ingressar nos paquetes, os arranjos da praça contribuiriam para uma recepção bem mais auspiciosa.

Perante a preocupação demonstrada pela Administração do Porto de Lisboa para com as principais ruas de acesso aos terraplenos portuários, a estruturação desta praça, qual charneira, revelava-se fundamental – por ocupar uma posição intermediária, estabelecendo a ligação entre a Avenida 24 de Julho, a Avenida da Ribeira das Naus (ver Vol. II, p. 69), e a Rua do Alecrim, que comunicava com o interior do tecido urbano. Para além da construção desta praça, a Administração também ordenou que se concluíssem os trabalhos de arborização das ruas que se encontravam a oeste da doca de Alcântara, prevendo a contribuição positiva que traria aos passeios públicos marginais.

Na margem oriental, a Administração propôs que se cobrisse a reentrância no Cais de Santa Apolónia (chamada de enclave de Santa Apolónia), que tinha sido aberta para instalar o desembarcadouro flutuante. O desembarcadouro foi utilizado durante algum tempo, até se tornar inconveniente por impedir a acostagem de embarcações neste ponto da margem. A obra que a Administração do Porto de Lisboa pretendia implementar permitiria não só eliminar o inconveniente, como também ampliar, futuramente, o entreposto de Santa Apolónia.

Para além das obras anteriormente referidas, a *Nota sucinta dos melhoramentos e trabalhos realizados e planeados pela Administração do Porto de Lisboa desde 7 de Maio de 1907, e, pela mesma, apresentada a sua Ex.^a o Ministro do Fomento* enumerava outras que considerava de vulto menor:

²⁶³ Carta de Lei autorizando o governo a explorar por conta própria o porto de Lisboa. Ministério das Obras Publicas, Comercio e Industria. N.º 58. Lisboa: Diário do Governo, 1907. Ver, sobre este assunto, **OLIVEIRA RAMOS, Paulo, MAIA NABAIS, António J.C.** – *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, pp. 108-109.

«[...]

- desmontagem e levantamento de um dos armazens do entreposto dos produtos coloniaes, que estava bastante abatido e deformado devido ao assentamento do terreno;
 - construção de casas para guarda de ferramentas nos entrepostos;
 - construção de 3 barracas para W. C.;
 - assentamento de 10 marcos fontenarios em varios pontos dos terrenos do porto, e respétivas canalisações;
 - melhoramento do sistema de esgotos das aguas das chuvas;
 - vedação, pelo lado sul, de toda a faixa da via ferrea entre a Alfandega e Santa Apolonia, sendo as despesas pagas, em partes eguaes, pela Exploração do porto e pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes;
 - novos armazens e oficinas em Alcantara;
 - um armazem para deposito do material, na Rocha do Conde de Obidos;
 - cobertura de uma area, com 746 m², entre os armazens A e Bdo entreposto dos productos coloniaes, com o fim de aumentar a superficie coberta em que se possa arrecadar mercadoria n'aquelle entreposto, pois tal superficie já é, por vezes, insufficiente;
 - levantamento do molhe da pequena doca do Caes do Sodré, em toda a suaextensão, por se achar muitissimo abatido, construindo-se, junto d'elle, uma escada para embarque e desembarque de passageiros;
- etc.»²⁶⁴.

Na mesma nota estão foram enumeradas algumas das obras que a Administração do Porto de Lisboa previa construir no futuro:

«[...]

- a adaptação da doca de Alcantara ao trafego comercial, já posta em concurso;
- a construção do molhe oeste da doca de Santos, igualmente já posta a concurso;
- a construção de uma ponte de cimento armado no terrapleno a leste da Praça do Comércio, para a qual já também foi feito concurso;
- o desembarcadouro no Caes das Colunas, cujo projecto está já elaborado;
- a construção de uma ponte de cimento armado na Junqueira e de outra na doca de Stº Amaro (2ª secção);
- o alargamento do entreposto de Santa Apolonia;
- construção de novos armazens; etc.»²⁶⁵

Por fim, deve-se mencionar ainda os esforços intentados pela Administração do Porto de Lisboa para que o abastecimento de água aos navios fosse cada vez mais cómodo, implementando-se um sistema de canalizações em ferro, que cobrisse uma extensão de 1500 m, e munindo-se o entreposto colonial e o entreposto de Santa Apolónia com uma instalação eléctrica, inexistente até aquele momento.

Em 1912 abriu-se um novo concurso destinado à transformação da doca de Alcântara numa doca de marés. Apesar de ter sido projectada para funcionar como doca de flutuação (opção defendida veemente pelos engenheiros

²⁶⁴ **RAMOS COELHO, Francisco** – *Nota sucinta dos melhoramentos e trabalhos realizados e planeados pela Administração do Porto de Lisboa desde 7 de Maio de 1907, e, pela mesma, apresentada a sua Ex.^a o Ministro do Fomento*. Lisboa: [s.n.], 1912. Ver, sobre este assunto, **OLIVEIRA RAMOS, Paulo, MAIA NABAIS, António J.C.** – *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, pp. 131-132.

²⁶⁵ **OLIVEIRA RAMOS, Paulo, MAIA NABAIS, António J.C.** – *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p. 132.

responsáveis), concluiu-se, após alguns anos de utilização, que a sua exploração não era a ideal. Seria então necessário aprofundar a doca, alargar a sua entrada, e construir muros-cais interiores.

Tal como aconteceu com a doca de Alcântara, foi aberto um outro concurso que propunha a construção do molhe oeste da doca de Santos, doca proposta pela primeira secção das obras do porto, e posteriormente protelada, que até então nunca tinha visto a luz do dia pelas razões já enumeradas²⁶⁶.

Quatro anos mais tarde, foi considerada a possibilidade de se construírem duas novas docas de reparação e três carreiras de lançamento, cujas obras de execução foram adjudicadas à Sociedade de Construções e Reparações Navais. No período entre os anos de 1912 e 1928, após a implantação da República, para além da conclusão da doca de Alcântara e da reconstrução da sua muralha norte, foram construídas as docas secas de reparação naval.

A etapa portuária posterior estendeu-se até 1946, e foi próspera em melhoramentos. Foram construídas novas docas e novos cais, para além dos edifícios das Estações Marítimas de Alcântara e da Rocha do Conde de Óbidos (ver Vol. II, p. 35), da autoria do Arq.º Pardal Monteiro, da Estação Fluvial de Belém e do Terreiro do Paço, e dos 3 armazéns construídos em betão, localizados em Alcântara-Norte. Após tanta prosperidade construtiva, no ano de 1946 foi traçado o *Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa*, projecto a cargo da AGPL, que se dividia, tal como o projecto de Adolpho Loureiro e Joaquim de Mattos, em três secções: a primeira, compreendida entre o caneiro da Ribeira de Alcântara e Santa Apolónia; a segunda, entre a Ribeira de Alcântara e Algés; e, por fim, a terceira compreendida entre Santa Apolónia e os Olivais.

Iniciou-se com este plano uma nova fase de desenvolvimento do porto de Lisboa, com a conclusão da primeira secção, e o complemento da terceira secção, originando a construção do cais acostável entre Xabregas e o Beato (ver Vol. II, pp. 101-102); da doca para o serviço de peixe, localizada em Pedrouços; a conclusão das duas docas no Poço do Bispo e nos Olivais (propostas pela terceira secção das obras, localizadas a nascente do Convento das Grilas; ver Vol. II, p. 98 e pp. 103-104); a adaptação das docas de Belém e do Bom Sucesso; a regularização da margem, entre a Matinha e Cabo Ruivo e, posteriormente, entre Cabo Ruivo e a zona de Beirolas. Com a execução deste plano colmatou-se finalmente a falha existente, desde a suspensão das obras da terceira secção, na margem oriental. Conquistaram-se ao rio importantes parcelas de terreno, contribuindo não só para a melhoria das condições higiénicas daquela zona – através da eliminação das praias lodosas que ali persistiam (ver Vol. II, p. 92) –, mas também para a criação de condições favoráveis à acostagem das embarcações, e ao acesso terrestre por via das ligações ferroviárias (ver Vol. II, p. 91).

As condições do porto alteraram-se bastante, quando comparadas com as condições que existiam na antiga faixa ribeirinha lisboeta. Tal como o porto, as embarcações também sofreram alterações ao longo dos tempos: o que antes eram barcos de pequeno porte, construídos em madeira, passaram a ser navios de mercadorias construídos em ferro e aço, com dimensões, arqueação e calado enormes. A evolução construtiva nos meios de transporte fluvial e marítimo funcionou como mais um catalisador na evolução do porto de Lisboa, que agora tinha de providenciar as condições necessárias à acostagem, reparo e manutenção das embarcações, controlar as operações de carga, descarga e armazenamento das mercadorias.

A resposta do porto a esta evolução naval manifestou-se, de forma evidente, entre Xabregas e Beirolas. Em primeiro lugar, com as obras executadas entre Xabregas e o Poço do Bispo, que possibilitaram a acostagem dos barcos cargueiros de grande tonelagem, atraindo mais tarde, na década de 80, fábricas como a Silopor e a Companhia Industrial de Transformação de Cereais, mais conhecida como A Nacional (antiga Companhia Industrial de Portugal e Colónias), que se instalaram nos aterros daquela zona. Na tentativa de apoiar este troço da margem oriental foram construídas pontes-cais na zona da Matinha e do Cabo Ruivo, a nascente da doca do Poço do Bispo, e em Beirolas, após a doca dos Olivais. A ponte-cais em Cabo Ruivo, que servia a Sopenata (Sociedade de Navios Tanques), destacava-se das restantes pelo seu desenho em forma de «T», traçado com as abas desiguais,

²⁶⁶ As obras de melhoramento propostas para a doca de Alcântara e para a doca de Santos foram adjudicadas ao empreiteiro espanhol Uribasterra.

observável na planta datada de 1946. Em segundo lugar, com a criação, no ano de 1942, da Zona Industrial do Porto de Lisboa, que alterou significativamente a área compreendida entre a doca do Poço do Bispo e a Matinha, prolongando-se depois este até Beirolas. Nesta área implantaram-se estabelecimentos industriais como a Fábrica Militar do Braço de Prata (ver Vol. II, p. 99); e a Fábrica de Gás (ver Vol. II, p. 100 e p.109), localizadas na Matinha; as refinarias e as instalações de armazenagem de petróleo em Cabo Ruivo (petroleiras Sacor, Sonap e Shell); o Depósito de Material de Guerra e a Fábrica de Moagem Lisbonense em Beirolas.

O ímpeto progressista não parou por aqui e, de 1959 a 1961, o porto de Lisboa atravessou uma nova fase de desenvolvimento, com as obras portuárias impulsionadas pelo *II Plano de Fomento*. Destacaram-se nas obras efectuadas durante este período, a ampliação dos troços de cais acostáveis, e a construção de novos edifícios e arruamentos na zona da doca de Pedrouços. Com a modernização do porto no início da década de setenta, foi necessário aumentar o número de pórticos, a extensão dos cais e a área terraplenada do terminal de contentores de Santa Apolónia, que entrou em funcionamento no ano de 1970.

O cais de Alcântara também foi ampliado e equipado com a aparelhagem portuária mais recente, necessária para movimentar as mercadorias durante as actividades de carga e descarga. Apesar das obras, em 1965 começou a «acusar «cansaço» e a criar situações de perigo»²⁶⁷. Seria impensável perder este cais que apresentava (tal como ainda hoje) o terraplano mais largo de todo o porto lisboeta (por ter sido neste ponto marginal que mais terreno se conquistou ao rio), além das óptimas condições de navegabilidade, geradas pela excepcional conservação dos fundos naquela zona. Perante esta situação de risco, e de forma a evitar a interdição do cais mais nobre do porto de Lisboa, era necessário repará-lo e recuperá-lo. Para isso foi necessário ampliar o terraplano, avançando 80 m na direcção do rio. Alcançou-se com esta obra uma nova linha de cais com 1100 m de extensão, onde poderiam acostar embarcações de maior dimensão, graças à profundidade obtida com o avanço do terraplano, que agora possuía uma área com cerca de 9 ha.

Apesar de todas as modificações, só no ano de 1985 é que o terminal de contentores de Alcântara²⁶⁸ começou a operar, concessionado pela Liscont. Com a criação dos dois terminais de contentores o porto inaugurava uma nova etapa comercial, acompanhando de perto o desenvolvimento das actividades de contentorização.

Após a integração de Portugal na União Europeia, em 1986, a competitividade comercial aumentou, obrigando o porto de Lisboa a uma reestruturação profunda, que o tornasse mais eficiente e capaz de dar respostas às exigências que surgiam. Em 1989 foi delineado o *1º Plano Estratégico do Porto de Lisboa* que, após a análise da situação actual do porto, indicava que, «o desenvolvimento do Porto de Lisboa deveria abranger os seguintes vectores: terminais de contentores e outros terminais especializados de mercadoria; navegação fluvial; áreas comerciais e industriais; revitalização de frente ribeirinhas; terminais de cruzeiros; náutica de recreio»²⁶⁹. O plano estratégico ditava ainda que «as opções de desenvolvimento passariam pela melhoria das condições de acesso ao porto e como 1.ª medida o estabelecimento de novas características geométricas do canal de acesso, bem como a ampliação da capacidade dos terminais de contentores tal como a previsão de grandes fluxos de carga exigia com o mercado mundial em constante crescimento»²⁷⁰. No seguimento desse plano, foi publicado, no ano de 1994, o

²⁶⁷ OLIVEIRA RAMOS, Paulo, MAIA NABAIS, António J.C. – *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p. 162.

²⁶⁸ Este terminal está actualmente vocacionado para as actividades de transshipment, ocupando uma área de 8 hectares, apoiada por 650 m de cais.

²⁶⁹ APL, *Porto de Lisboa. Memória Institucional*. [Em linha]. Lisboa: APL, [Consult. 20 Dez. 2014]. Disponível em [www:<URL: http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/MEMORIA_INSTITUCIONAL](http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/MEMORIA_INSTITUCIONAL).

²⁷⁰ Op. cit., disponível em [www:<URL: http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/MEMORIA_INSTITUCIONAL](http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/MEMORIA_INSTITUCIONAL).

Decreto-Lei N.º 324/94²⁷¹ que determinou as bases da concessão dos cais, dos terminais, e dos restantes espaços portuários. A concessão do Terminal de Contentores de Santa Apolónia à empresa Sotagus representou um momento crucial no desenvolvimento da estratégia administrativa das várias zonas comerciais do porto de Lisboa, através da adopção do «Landlord-port», ou porto proprietário. Neste caso, a autoridade portuária, após construir o cais, alugava ou arrendava a um operador de terminal (geralmente uma empresa de estiva). Depois de concessionado o cais, a operadora ficava responsável por investir em equipamentos de movimentação de carga (empilhadeiras, guindastes, etc), contratar trabalhadores portuários para operar essas máquinas de elevação e negociar contratos com transportadoras marítimas que lidassem com a carga e descarga transportadas pelos navios.

Ainda no ano de 1994 foi apresentado o POZOR – *Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha*²⁷² – que propunha a compatibilização das zonas de actividade portuária com as áreas urbanas adjacentes, na expectativa de que se pudesse conciliar as exigências comerciais do porto com o ambiente turístico e de lazer, que em alguns pontos da frente ribeirinha vigorava, sobretudo no troço entre Belém e o Cais do Sodré, cravejado pontualmente por zonas pedonais e espaços verdes.

4. INTERVIR NO LIMITE DA CIDADE COM O RIO

4.1 A frente ribeirinha nos dias de hoje

Para proceder à análise da actual frente fluvial dividiu-se novamente o arco ribeirinho em cinco zonas²⁷³. As cinco zonas corporizam diferentes momentos na evolução da frente ribeirinha lisboeta e compreendem as três Secções da construção do Porto de Lisboa. A junção das zonas entre Alcântara e o Cais do Sodré, e o Cais do Sodré e Santa Apolónia correspondem à primeira Secção do Porto de Lisboa, a zona entre Belém e Alcântara corresponde à segunda Secção, e as zonas entre Santa Apolónia e Xabregas e entre Xabregas e a Matinha correspondem à terceira e última Secção do Porto de Lisboa. A análise inicia-se pela zona situada no extremo ocidental – entre Belém e Alcântara e termina na zona localizada no extremo oposto, completando assim todo o arco ribeirinho – seguindo o mesmo critério que foi utilizado nos capítulos 3 e 4.

Na primeira zona, localizada entre Belém e Alcântara, a Praça do Império e o Padrão dos Descobrimentos (legado da Exposição do Mundo Português de 1940, ver Vol. II, pp. 7-12) e, mais tardio, o Centro Cultural de Belém,

²⁷¹ IAPMEI, **Legislação Nacional**. *Decreto-Lei N.º 324/94 de 30 de Dezembro de 1994*. DR 301/94 – SÉRIE I-A, Emitido por Ministério do Mar. Disponível em [www:<URL: http://www.iapmei.pt/iapmei-leg-03.php?lei=2322](http://www.iapmei.pt/iapmei-leg-03.php?lei=2322).

²⁷² PORTUGAL, **Ministério do Mar, Administração do Porto de Lisboa** – *Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha*. Lisboa: [S.n.], 1994.

²⁷³ A primeira zona compreendida entre Belém e Alcântara; a segunda entre Alcântara e o Cais do Sodré; a terceira entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia; a quarta entre Santa Apolónia e Xabregas; a quinta entre Xabregas e a Matinha.

acrescentaram valor ao conjunto já singular, composto por uma sequência de edifícios notáveis, formada pela Torre de Belém, o Mosteiro dos Jerónimos, o Palácio de Belém e a Cordoaria Nacional. Esta zona, desde há muito dedicada ao ócio, possui actualmente uma forte vocação turística. Esta apetência deve-se sobretudo à existência de espaços públicos complementados pela existência de zonas arborizadas junto do rio, na faixa do aterro ribeirinho. De facto, quando comparada com outras partes da cidade, esta zona destaca-se pelo considerável número de espaços públicos: as áreas verdes contíguas ao antigo Museu de Arte Popular, e que o cercam; a praça que enquadra o Padrão dos Descobrimentos; o Espelho de Água; a praça pavimentada e arborizada alinhada com o Palácio de Belém; os espaços contíguas à doca de Belém; e a comprida faixa ajardinada que pertence ao edifício do actual Museu da Electricidade. Um pouco mais afastados do rio, a norte da avenida e da linha ferroviária, são de salientar a Praça do Império, o Jardim Vasco da Gama e a Praça Afonso de Albuquerque, bem como o Jardim do Ultramar, o Jardim Botânico da Ajuda e alguns dos arruamentos, também arborizados, como a Rua dos Jerónimos e as calçadas do Galvão e da Ajuda. Mais a norte, também se podem identificar grandes manchas verdes, como o Parque de Monsanto, ou jardins com menor dimensão, pertencentes a antigos palácios – como os jardins do Palácio de Belém ou do Palácio da Ajuda – e a antigas cercas conventuais. Destaca-se também, nesta zona a montante do rio, a estrutura verde do Bairro do Restelo, formada pela vegetação pertencente às moradias unifamiliares, o Alto do Duque, e a Avenida do Restelo, que está arborizada e é rematada no topo pelo Jardim Ducla Soares, onde se ergue a Capela de São Jerónimo. Esta faixa da cidade também contém outros vazios, derivados da fraca densidade da malha urbana, permitindo que parte destes espaços, entretanto arborizados, contribuam suplementarmente para o sistema vegetal que aqui sobressai.

Em todo o caso, o Jardim da Torre de Belém destaca-se dos restantes jardins desta zona devido à sua localização. O jardim, implantado na embocadura do estuário, no extremo ocidental da zona de Belém, proporciona uma leitura desimpedida da barra do Tejo. Contribuindo para a consolidação deste «sítio de passeios», o *Ordenamento do Porto de Lisboa*, a cargo do Arq.^o Alcino Soutinho, propôs ampliar a estrutura que apoiava o fluxo turístico da zona, expandindo os espaços pedonais, necessários ao desfrute das vivências de Belém. Considerando a proposta do Arq.^o Alcino Soutinho, é possível que, como referido no *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*²⁷⁴, o projecto tenha contribuído para a relação harmoniosa entre a natureza dos espaços pertencentes à jurisdição da Administração do Porto de Lisboa (APL) e o carácter desta zona da cidade. De facto, as diferentes matrizes destes espaços não impedem que se complementem mutuamente, sendo prova disso a heterogeneidade programática e espacial que caracterizou no passado a frente ribeirinha lisboeta, combinando espaços francos da linha de costa com espaços da construção naval, labor entretanto substituído pelas actividades de apoio prestado às actividades náuticas de recreio, que se podem observar nas docas do Bom Sucesso, de Belém e de Santo Amaro.

Contudo, as dificuldades de permeabilidade (que se verificam ao longo de todo o arco ribeirinho) entre a faixa do aterro ribeirinho e a faixa mais interior da cidade – impostas pela barreira criada pela linha ferroviária e pela extensa largura da Avenida 24 de Julho (e, a nascente, pela Avenida Infante Dom Henrique a nascente) – dificultam a apropriação dos espaços junto do rio e perturbam a continuidade espacial entre a faixa mais recuada e a marginal. A afluência a estes sítios fica, nesta circunstância, aquém do potencial dos espaços, graças às vias de circulação rodoviária e à proximidade com os parques de estacionamento, mas também às interrupções verificadas nos circuitos pedonais. As soluções até agora criadas para a zona entre Belém e Alcântara cingem-se a uma passagem subterrânea entre a Praça do Império e o Padrão dos Descobrimentos, e às passagens aéreas na zona de Belém e

²⁷⁴ AIREs MATEUS, Associados, Lda., BUGIO II, Arquitectura Lda., PEDRO DOMINGOS, Arquitectos Lda., *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*, 1ª Fase. Lisboa: Ed. APL, p. 118.

junto da Cordoaria. Nenhuma destas soluções proporciona uma experiência espacial notável no momento do atravessamento. Tratam-se sim, de intervenções meramente operativas, de «pouco mais que um túnel inóspito e [...] pontes expostas e isoladas»²⁷⁵.

Acresce que os espaços dedicados ao comércio e à restauração, que se organizam de forma dispersa, desde Belém até Santo Amaro, também condicionam bastante a relação entre os lugares defronte do rio, e os que surgem logo atrás. Estas construções dispersas impedem a leitura clara do alçado ribeirinho, e comprometem a lógica compositiva e espacial deste lugar.

A nascente da zona localizada entre Belém e Alcântara, inicia-se uma outra faixa do aterro ribeirinho, compreendida entre Alcântara e o Cais do Sodré. Esta revela uma enorme diversidade de espaços exteriores com diferentes morfologias e com diferentes funções, sendo uma faixa mais construída, quando comparada com a de Belém. Os espaços exteriores, por vezes pavimentados, variam entre espaços públicos e espaços de acesso restrito das actividades portuárias que actualmente aí se desenvolvem, associadas ao Porto de Lisboa.

Privilegiado pela profundidade do estuário nesta zona, é com extrema facilidade que os navios de grande calado (cruzeiros e navios de transporte de mercadorias) acostam junto à muralha ribeirinha. A enorme concentração de operações ligadas ao terminal de contentores, por um lado, e ao terminal de cruzeiros, por outro, bem como a sobreposição destas funções com as actividades náuticas de recreio e as actividades marítimo-turísticas, tornam pouco clara a vocação destas áreas ribeirinhas. Nesta questão sobressaem os entraves e incompatibilidades existentes entre as actividades pesadas – dos terminais de contentores e do terminal de passageiros – impeditivas de uma optimização logística desta área do Cais de Alcântara: se por um lado é necessário lidar com os procedimentos alfandegários, com os protocolos de segurança e com a acostagem dos cruzeiros (que no momento de escoar os passageiros, contribuem para o aumento do fluxo rodoviário nesta zona, prejudicando as actividades de contentorização); por outro, as cargas e descargas de contentores, depositados no terminal da empresa Liscont, conferem a este lugar um carácter nada propício a receber quem passeia, contrariando o enceno tipicamente turístico no momento da chegada e revelando-se como uma barreira física e visual entre os visitantes e a cidade de Lisboa. O desordenamento geral e a sobreposição de todas estas funções faz com que a área da doca de Alcântara se encontre totalmente vedada, impedindo o acesso ao plano de água devido à amarração de barcos de recreio no seu interior.

No já mencionado *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*, acha-se sugerida a possibilidade de revisão dos espaços públicos localizados a nascente da doca de Alcântara, no sítio do antigo Terminal de Contentores de Santos e na extensão de terreno até ao Cais do Sodré. Nesse documento é recomendada a aglutinação e a significação dos espaços que já existem, sendo alvitrada a implementação de novos programas singulares que estimulem nos lisboetas a vontade de atravessar a fronteira entre cidade e porto. Repensar esta frente permitiria recuperar as suas primordiais lógicas internas, sublinhando a notável morfologia deste lugar, comparável ao casario existente na linha de costa anterior aos aterros no século XVIII – composto por edifícios de cota baixa e por ruas que estancavam a passagem para o rio ou nele desembocavam.

Contra a vontade intrínseca da cidade se ligar ao rio, a barreira física formada pelo sistema ferroviário que se estende desde Belém permanece intacto, separando fisicamente a cidade e o rio. Tal como acontece na zona entre Belém e Alcântara, o atravessamento só é possível através de passagens aéreas ou subterrâneas pouco qualificadas, como a passagem inferior, próxima da estação ferroviária de Alcântara-mar, e as passagens superiores na base da Avenida Infante Santo e junto a outra estação ferroviária, na zona de Santos. No Cais do Sodré, por excepção, a ligação é de nível e de livre acesso para peões e automóveis. Este é, de resto, o único acesso de atravessamento automóvel para além dos viadutos da Avenida Infante Santo e de Alcântara.

²⁷⁵ AIRES MATEUS, Associados, Lda., BUGIO II, Arquitectura Lda., PEDRO DOMINGOS, Arquitectos Lda. – Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha, 1ª Fase. Lisboa: Ed. APL, p. 118.

No extremo nascente desta zona, junto ao Cais do Sodré, o espaço público exterior possui uma matriz intrincada devido à complexa morfologia da malha urbana. Esta complexidade origina uma desregulação aparente no circuito pedonal e automóvel, e em nada contribui para a criação de espaço público qualificado. A nova estação fluvial do Cais do Sodré destaca-se tipologicamente do restante edificado, composto sobretudo por escritórios, restaurantes, bares e armazéns.

No futuro, o Porto de Lisboa terá ainda de acomodar novas alterações, caso a operação residencial Alcântara XXI e o Estudo de Viabilidade do Nó de Alcântara proposto pela Câmara Municipal de Lisboa avancem. A primeira operação consiste em transformar a zona de Alcântara numa área residencial, através da reconversão das malhas envolventes; a segunda supõe a transferência do fluxo ferroviário para debaixo do solo, com a construção de lanços subterrâneos, libertando a superfície.

A faixa demarcada pelo Cais do Sodré, a oeste, e por Santa Apolónia, a este, é o único troço da frente ribeirinha onde a linha de costa actual se mantém praticamente igual à linha de costa existente do século XVIII. Esta frente de rio carrega em si todo o processo evolutivo da ribeira lisboeta. Através de uma leitura cuidada, constatamos que revela as várias camadas do passado de Lisboa: traços da cidade anterior ao terramoto (evidentes na zona de Alfama), a retícula da baixa pombalina, as docas da Marinha e do Terreiro do Trigo nos antigos cais com o mesmo nome, e as obras das estações ferroviárias do Cais do Sodré e de Santa Apolónia.

O troço ribeirinho entre estas estações não se encontra separado da cidade adjacente pela ferrovia e, sem este obstáculo, a cidade relaciona-se livremente com o rio, de uma forma que não se repete em nenhum outro lugar da margem, e, pelas mesmas razões, a faixa ribeirinha articula-se de forma franca com a cidade, através da Praça do Comércio, o espaço público mais importante de Lisboa.

A zona compreendida entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia constitui um excelente exemplo de coabitação entre as estruturas do porto e a malha urbana da cidade. Esta faixa adaptou-se exemplarmente às circunstâncias impostas pela extensa apropriação das entidades responsáveis pela regulação do tráfego marítimo e fluvial, e nela foram geridas de maneira eficaz, as limitações funcionais e físicas decorrentes destas actividades. As alterações resultantes da edificação da Estação Fluvial do Cais do Sodré, revelaram-se acertadas, e figuram o maior exemplo de adaptabilidade. A nova localização da estação fluvial favoreceu significativamente a relação entre os sistemas de transporte público da cidade²⁷⁶, e permitiu a desactivação do Terminal Fluvial da Ribeira das Naus. Persistem, ainda assim, nesta zona do Cais do Sodré alguns espaços com carácter público, como a Praça Duque da Terceira, situada no remate da Rua do Alecrim, que, ocupando uma posição intermediária, estabelecem a ligação entre a Avenida 24 de Julho e a Avenida da Ribeira das Naus.

Esta zona central do arco ribeirinho tem sofrido, nos últimos anos, diversas transformações, sendo que em algumas áreas as obras ainda decorrem. As mais recentes concentram-se na doca do Terreiro do Trigo²⁷⁷, inicialmente sujeita a concessões ligadas à restauração e às actividades náuticas de recreio, e que foi, entretanto, o local escolhido para implantar o novo terminal de cruzeiros. Antes dos trabalhos de edificação da plataforma do novo terminal, a doca encontrava-se em mau estado de conservação e totalmente assoreada. O projecto do Arq.º João Luís Carrilho da Graça reformula o espaço que era ocupado pela antiga doca, conferindo-lhe um renovado carácter ligado às actividades marítimo-turísticas, num local potenciado pela envolvente urbana de reconhecido valor patrimonial e arquitectónico. A proposta exalta a memória da doca «através da manutenção do seu espaço vazio e

²⁷⁶ O Cais do Sodré é um ponto importante de conexão entre os vários transportes públicos que alimentam a cidade. Chegam a este local as travessias fluviais oriundas de Almada, e o tráfego ferroviário vindo maioritariamente das linhas de Cascais e Oeiras, depois distribuído a partir deste ponto para o resto da cidade.

²⁷⁷ Logo a seguir à Praça do Comércio encontramos a doca da Marinha, que antes da construção do novo terminal de cruzeiros, emparelhava com a doca do Terreiro do Trigo. A doca pertence, como o nome indica, à Marinha, e encontra-se totalmente interdita. Na zona da antiga doca do Terreiro do Trigo, o Jardim do Tabaco afigurava-se como espaço público de lazer, onde funcionavam bares e restaurantes.

da recuperação dos muros de pedra existentes em todo o seu perímetro»²⁷⁸. O edifício que irá albergar o terminal caracteriza-se por ser compacto, o que «permite libertar o espaço envolvente, reclamando-o para o uso público, oferecendo à cidade e aos bairros adjacentes um espaço verde de referência»²⁷⁹, que compõe o parque ribeirinho proposto, fazendo lembrar os boulevards que Carlos Mardel, Thomé de Gamond e outros propuseram nos séculos XVIII, XIX e XX. O parque proposto organiza-se como «um eco da doca, definido por elementos que se dispõem paralelamente aos seus limites longitudinais, como as longas fileiras de árvores ou passeios»²⁸⁰. O terminal também se caracteriza por ter uma escala contida, que o aproxima da escala urbana e garante que o alçado ribeirinho não é obstruído, preconizando uma solução que «assume perante o parque um carácter de pavilhão, uma espécie de jangada de transbordo, aparentando ser um volume flutuante, quebrado, que gera zonas de tensão e inflexões que sugerem os pontos de entrada e saída do edifício»²⁸¹. Através da cobertura o terminal relaciona-se com o rio, qual praça elevada.

Na cidade adjacente à faixa ribeirinha destacam-se, à cota mais baixa, os espaços verdes pertencentes ao recinto exterior do antigo Arsenal da Marinha e o Largo do Corpo Santo. Do lado oposto, a norte da doca da Marinha e do Terminal de Cruzeiros, situa-se o Campo das Cebolas, local que irá receber, futuramente, um outro projecto elaborado pelo Arq.º Carrilho da Graça, e a praça pública, localizada em frente ao Museu Militar. O projecto do Arq.º Carrilho da Graça propõe, através de um conjunto de operações muito contidas, a definição de uma praça que, protegida por um coberto arbóreo, se volta para a cidade. Graças à deformação do plano existente, a proposta cria um ligeiro desnível que conduz ao interior da praça, sendo definida a sul, no limite com a avenida, por um anfiteatro que olha a Sé, e traz à memória os muros do antigo Cais de Ver-o-Peso. O tecido urbano posicionado a norte do Campo das Cebolas, em encosta, revela-se bastante regular e consolidado, sendo pontuado por alguns miradouros, como acontece no Largo da Biblioteca Pública.

A cidade a norte é, como já se referiu, bastante expressiva, dada a implantação do casario nas colinas que ladeiam o vale da Baixa. Destacam-se, no sistema verde desta parte da cidade, o jardim plantado no recinto muralhado do Castelo da colina de S. Jorge, o Parque Eduardo VII no termo da Avenida da Liberdade, o Jardim do Torel e o Jardim de São Pedro de Alcântara.

Para lá da plataforma do terminal de cruzeiros mantém-se o troço que se estende até à estação de Santa Apolónia. Este fragmento de terreno é constituído por lojas, restaurantes e bares, e também por um conjunto de armazéns e escritórios. Na cidade interior, erguida sobre as colinas, destacam-se vários edifícios notáveis, bem como estruturas verdes de excepção. Para além dos jardins do Castelo, temos sobressalientes o Campo de Santa Clara, o jardim do Convento da Graça, o Largo das Portas do Sol, o Largo de Santo Estevão, e o Jardim Boto Machado. Os miradouros sucedem-se também, aproveitando a cota alta das cumeadas. Destacam-se o Jardim Augusto Gil, e os miradouros de Nossa Senhora de Monte e de Santa Luzia.

A primeira zona que compõe o troço oriental do arco ribeirinho, por sua vez localizada entre Santa Apolónia e Xabregas, é bastante homogénea, distinguindo-se pelas extensas plataformas portuárias, pavimentadas e vedadas, que recolhem os inúmeros contentores de carga que chegam vindos do mar. O Terminal de Contentores de Santa Apolónia assume-se claramente como um dos responsáveis pelo carácter industrial normalmente associado a esta faixa da ribeira de Lisboa. Apesar do desconforto observado por parte de alguns dos habitantes da cidade em relação aos contentores empilhados e a todas as estruturas necessárias às actividades de contentorização²⁸² este

²⁷⁸ A.A.V.V. – *Lisbon Ground*, Representação Oficial Portuguesa na Bienal de Veneza, Direcção Geral das Artes. Lisboa: Gráfica Maiadouro, 2012, p. 195.

²⁷⁹ *Idem*, op. cit., p. 194.

²⁸⁰ *Idem*, *ibidem*, p. 195.

²⁸¹ *Idem*, *ibidem*, p. 195.

²⁸² Estruturas como cobertos, gradeamentos, armazéns, máquinas e gruas.

terminal coloca em evidência a razão de ser do porto, através de actividades com grande significado económico para a cidade e para o país.

O terminal integra-se numa paisagem industrial com largos antecedentes históricos, resultante da expansão fabril, e da conseqüente apropriação dos conventos fundadores desta zona. É uma estrutura que, pela sua natureza, impõe muito vincadamente um ambiente próprio das actividades que sustenta, distinto da envolvente, que, ainda assim, já faz parte integrante deste lugar. Apesar desta integração, será necessário, no futuro, continuar a discussão em curso acerca da localização mais proveitosa para o futuro das actividades de contentorização na cidade de Lisboa. Caso o terminal se mantenha no lugar actual, pode funcionar como alavanca suplementar para esta zona, que ainda se encontra em crescimento e consolidação. De facto, esta área da cidade tem ainda uma malha pouco firmada, quando comparada com a do centro histórico, ou com alguns troços da cidade a oeste. Porém, caso o Terminal de Contentores de Santa Apolónia seja transferido, eventualmente para a zona da Trafaria, criar-se-á aqui uma oportunidade de intervenção que poderá eventualmente contemplar uma ligação mais franca com a cidade. O previsível crescimento urbano dos vales de Santo António e de Chelas augura um acréscimo da densidade da malha urbana constituída em grande parte por unidades fabris desactivadas. Um crescimento planeado ajudará a definir os actualmente pouco perceptíveis limites desta zona, muito afectada pela construção dispersa e desorganizada levada a cabo no passado.

Numa primeira abordagem ao troço, entre Xabregas e a Matinha, conclui-se que é maioritariamente composto por estruturas desactivadas e por património concessionado, sendo de destacar algumas ocupações provisórias. Esta zona é, tal como a anterior, escassa em espaços públicos, sendo constituída na sua maioria por zonas vedadas de acesso condicionado. O início deste troço é assinalado pela presença do conjunto industrial da fábrica de cereais *Nacional* e pelo terminal de granéis agro-alimentares da *Silopor*. Este conjunto enquadra a entrada (ou saída) nesta zona da cidade, graças ao pórtico desenhado pela passagem aérea sobre a Avenida Infante Dom Henrique, responsável pelo escoamento da carga para o porto de Lisboa, e que, à semelhança do que acontece nas restantes zonas anteriormente descritas, separa, juntamente com a linha ferroviária da cintura do porto, o rio da cidade.

A nascente deste conjunto industrial encontra-se a doca do Poço do Bispo, que se destaca, quando comparada com as restantes docas, pelas suas dimensões mais pequenas, próprias para o uso público e para as actividades náuticas de recreio. A recuperação da doca, actualmente em mau estado de conservação, parece ser um óptimo ponto de partida para a revitalização deste troço da faixa ribeirinha. Próximo da doca do Poço do Bispo existem construções de dimensão considerável, armazéns, alguns devolutos, e algumas áreas verdes, como o jardim do Convento do Beato ou os jardins do Palácio da Mitra. No extremo este desta zona, localizado entre a Avenida Marechal Gomes da Costa e a Avenida Infante Dom Henrique, deparamo-nos com o complexo fabril da *Sacor*. O terreno onde está implantado este conjunto ocupa uma posição única em relação à cidade, rematando o arco ribeirinho, num local de charneira entre o Parque das Nações, e a restante cidade a oeste.

Perante estes dados parece evidente que a frente oriental do arco ribeirinho é a que mais carece de uma intervenção que possa coser a zona mais franca da cidade, compreendida entre Belém e Santa Apolónia, com o troço do arco ribeirinho que apresenta actualmente mais desacertos, localizado entre Xabregas e a Matinha. É necessário estabelecer nesse troço um lugar que possa funcionar como charneira, não só, como acima referido, entre a zona mais consolidada da cidade e a zona mais desqualificada, mas sobretudo entre a cidade e o rio, visto que a partir da zona de Xabregas para este, a frente ribeirinha não possui qualquer espaço junto do rio que não esteja dedicado às actividades portuárias e de contentorização. Apesar desse troço de terreno que compõe a frente oriental do arco apresentar fragilidades em quase toda a sua extensão, contendo edifícios em ruína, espaços vazios desqualificados e estruturas notáveis devolutas (como são o caso dos armazéns *Abel Pereira da Fonseca* e da

fábrica de cereais *A Nacional*), há nele um lugar que se destaca, e que poderá, no futuro, desempenhar essa função de charneira e figurar como um espaço de excepção no arco ribeirinho.

4.2 Um convento, um mosteiro, um palácio e um terreiro banhados pelo Tejo

«[...] então a Geografia pega-nos pela mão e a História conduz-nos por corredores de penumbra [...] onde a luz entre como uma bofetada, e as súbitas visões cubistas, fragmentadas e densas, de detalhe agudo como fio de navalha – ou as massas compactas de grandes estruturas, os conventos, os palácios, algumas cúpulas ou agulhas que procuram o céu de Lisboa. [...] Às vezes Lisboa recorda Veneza, junto ao rio, onde o terreno é horizontal, aqueles poentes longos e doirados, rosa turquesa e névoa [...]»²⁸³.

Embora esquemática, a proposta desvela um lugar na frente ribeirinha que congrega vários elementos notáveis que se revelaram fundamentais, como esta investigação demonstra, no processo evolutivo da ribeira de Lisboa – a topografia, os palácios e conventos, as linhas ferroviárias e os aterros ribeirinhos. É este lugar o final do vale de Chelas. O remate deste vale junto ao rio está trancado entre dois importantes edifícios: o Mosteiro da Madre de Deus e o antigo Palácio do Marquês de Nisa que se encontram contíguos formando um só corpo, edificado a oeste da boca do vale, e o Convento de S. Francisco de Xabregas, erguido no lado oposto, a este do vale.

De forma a enquadrar este lugar no percurso evolutivo da frente ribeirinha é necessário compreender em primeiro lugar o sítio de Xabregas. Até ao século XVI a designação toponímica de Xabregas abrangia uma área muito mais vasta do aquela que hoje se conhece, estendendo-se a toda a faixa ribeirinha compreendida entre a Madre de Deus e o Beato. Sabe-se que esta designação abarcou toda esta extensão de terreno até ao século XVIII, porque nessa época ainda existia o Convento de S. Bento de Xabregas, que mais tarde foi substituído pelo actual Convento do Beato, ambos construídos na zona actualmente conhecida por Beato. Como explica o guia histórico *Caminho do Oriente*, a repartição toponímica que se fez sentir progressivamente a partir do século XVI nesta zona, «autonomizando designações locais muito restritas – como é o caso do Grilo – [foi] o sinal mais sintomático do escasso povoamento inicial da margem imediata do rio, que só se desenvolv[eu] a partir dos inícios do referido século XVI»²⁸⁴.

O desenvolvimento da margem junto do rio só se deu verdadeiramente após a construção do paço real de D. Manuel no lugar da Ribeira, tal como foi descrito no capítulo anterior. A localização do paço real na zona central do arco ribeirinho, juntamente com o Mosteiro dos Jerónimos, construído no extremo poente, deram um novo estímulo à zona ribeirinha da cidade, indo ao encontro da vontade definitiva de abrir a cidade ao rio, e de controlar a navegação fluvial com maior segurança, como prova a construção da emblemática Torre de Belém na boca do Mar da Palha.

Porém, os primeiros sinais reveladores desta vontade surgiram um pouco antes, justamente na zona de Xabregas. No século XV foram fundados, por iniciativa da rainha D.^a Isabel (mulher de D. Afonso V e mãe de D. João II) dois conventos na zona despovoada de Xabregas, sendo que um deles foi o Convento de S. Francisco de Xabregas, implantado junto do rio, no remate do vale de Chelas²⁸⁵.

O convento foi fundado em 1460 pela Condessa de Atouguia – D. Guiomar de Castro. Na procura de um lugar para construir o convento, a condessa pediu ao rei D. Afonso V que lhe cedesse os terrenos no remate do vale de Chelas, porque «não achava nenhum lugar tão disposto para isto como o vale de Xabregas por ser perto do mar e

²⁸³ SIZA, Álvaro – *Textos 01*. Porto: Civilização Editora, 2009, pp. 141-142.

²⁸⁴ SARMENTO DE MATOS, José, FERREIRA PAULO, Jorge – *Caminho do Oriente*, Guia Histórico II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p. 3.

²⁸⁵ Este lugar de Xabregas, localizado no fecho do vale, resultou do povoamento gradual do esteiro ribeirinho que subia pelo interior do vale, e cujo assoreamento levou à sua formação.

isso mesmo da dita cidade [...]»²⁸⁶. Pediu também ao monarca que lhe outorgasse «as casas e pardieiros que foram paços que [eram] em o dito logo de Xabregas, com o laranjal e certo pedaço de terra nossa que é horta, tudo junto com os ditos paços para em eles mandar fazer o mosteiro»²⁸⁷. Depreende-se por esta última citação que este lugar de Xabregas já albergara paços reais antes da construção do Convento de S. Francisco de Xabregas. Esses paços medievais foram utilizados pelos monarcas da primeira dinastia «para divertimento pelo agradável da vista [...]»²⁸⁸ e «[...] por ser o sítio mais são, deleitoso e alegre que [tinham] todos os arredores de Lisboa»²⁸⁹. Contudo, os paços medievais não duraram até à dinastia joanina, pois foram destruídos no reinado do rei D. Fernando, durante o cerco de Lisboa pelos castelhanos, como se constata pela seguinte citação: «queimaram uns graciosos paços d'el-rei, cerca da cidade, junto com o mar, onde cham[avam] Xabregas, no começo de um vale de muitas e aprazíveis hortas [...]»²⁹⁰. Apesar do rei D. João I ainda ter ponderado a reconstrução dos paços reais, em 1426 doou «[...] toda a pedra e cantaria e argamassa das paredes e arcos e portais dos nossos Paços de Xabregas [...]»²⁹¹ a Frei Estevão de Aguiar, autorizando-o a desfazer as paredes em ruínas dos antigos paços, e utilizar os materiais na construção de um oratório, localizado a nascente na zona do Beato, onde mais tarde viria a ser construído o Convento de S. Bento de Xabregas.

Após a demolição dos paços arruinados, D. Afonso V acedeu aos pedidos da Condessa de Atouguia e cedeu-lhe os terrenos para construção do seu convento. O primitivo Convento de S. Francisco de Xabregas possuía no entanto um aspecto e uma orientação diferente daquela que tem hoje, como é possível de observar no painel de azulejo intitulado *Grande Panorama de Lisboa*, datado do século XVIII e atribuído ao pintor Gabriel del Barco, e que actualmente se encontra no Museu do Azulejo. Neste painel é possível ver que a fachada da igreja do convento estava orientada a sul, abrindo sobre o espaço que viria mais tarde a ser o Terreiro de Xabregas. A construção primitiva do convento acabou por sofrer graves danos com o terramoto de 1755, levando à reconstrução da casa franciscana actual²⁹² que, no ano de 1766, e sob a égide do Marquês de Pombal e de D. Frei Manuel do Cenáculo, foi edificada com dimensões maiores e com uma orientação diferente.

Mais tarde, na mesma altura em que D. Manuel transformava a Ribeira e Belém, a sua irmã e uma das principais impulsionadoras da ligação entre a cidade e o rio – a rainha D.^a Leonor – implantava no final do mesmo vale o Mosteiro da Madre de Deus²⁹³, construído tão próximo do rio que corria o risco de inundar no Inverno. A rainha obteve no ano de 1508 a licença do Papa Júlio II para este novo mosteiro, e um ano depois comprou «um

²⁸⁶ IAN/TT, *Chancelaria de D. Afonso V*, L.º XV, fls. 118v, Doc. transcrito por VITERBO, Sousa, *Diccionario Historico e Documental dos Architectos Engenheiros [...]*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, pp. 499-501.

²⁸⁷ Idem, op. cit., pp. 499-501.

²⁸⁸ BELEM, Fr. Jeronymo de – *Chronica Serafica da Santa Provincia dos Algarves [...]*. Lisboa: [s.n.], 1755, T. III, p.13.

²⁸⁹ SANTIAGO, Fr. Rodrigo de – *Memorial da Santa Provincia dos Algarves da Ordem Serafica*, IAN/TT, CSFX, p.14

²⁹⁰ LOPES, Fernão – *Crónica do Senhor Rei D. Fernando*, Biblioteca de Clássicos Portugueses, Vol. III, p. 62.

²⁹¹ IAN/TT, Colecção Especial, Diplomas Emanados do Poder Real, Cx. 32, nº 47.

²⁹² O actual Convento de S. Francisco de Xabregas encontra-se voltado para o Tejo, acolhendo actualmente no seu interior programas tão díspares do original – o Instituto do Emprego e Formação Profissional e o Teatro Ibérico, instalado na igreja.

²⁹³ O Mosteiro da Madre de Deus alberga actualmente o Museu Nacional do Azulejo.

terreno com casas e hortas que part[ia] do levante com horta de Beatriz Eanes e do norte com o caminho que [ia] para Chelas e do noroeste com os penedos a que chamam as Pegadas e do sul com a praia do mar»²⁹⁴.

Após a sua morte, o Mosteiro da Madre de Deus foi doado, tal como ficara expresso no testamento da rainha, às clarissas da Madre de Deus. As clarissas recebiam um fundo da Coroa, uma vez que não tinham qualquer meio de subsistência, e era desejo do rei D. João III – sobrinho e herdeiro de D.^a Leonor – que a ordem e o mosteiro sobrevivessem. Para assegurar esta sobrevivência D. João III proibiu a construção de casas nos terrenos que pertenciam ao mosteiro, e promoveu a construção de um «cais ao redor do mosteiro [...] para reparo e resguardo [...]»²⁹⁵ das frequentes inundações que o mosteiro sofria aos pés do Tejo.

Já no século XIX, em 1872, o mosteiro foi anexado pelo Asilo D.^a Maria Pia, sediado no edifício onde D. João III implantou no século XVI o seu paço real.

Com a construção do Mosteiro da Madre de Deus deu-se início ao «processo de alteração viária de toda a zona com o lançamento da nova estrada ribeirinha»²⁹⁶ chamada de Rua da Madre de Deus, por vezes apelidada de estrada real ou caminho do oriente.

A construção do Mosteiro da Madre de Deus e a abertura da nova rua marginal atraíram a atenção da realeza para o lugar de Xabregas, e mais tarde D. João III prosseguiu com a iniciativa da sua antecessora. No seu reinado, D. João III protagoniza a verdadeira transformação de Xabregas, projectando um paço real (o segundo a ser construído neste local, depois do paço medieval anteriormente referido), erguido no remate do vale de Chelas.

O monarca adquiriu em 1556 no «vale de Enxobregas um assento de casas, hortas, árvores, e olival, entre o Mosteiro da Madre de Deus e o Mosteiro de São Francisco de Enxobregas para nele mandar fazer uns Paços»²⁹⁷. Como afirma o guia histórico *Caminho do Oriente* já aqui citado, o monarca «parece ter tido em mente a definição de um pólo alternativo ao Terreiro do Paço, desejando transformar o Terreiro de Xabregas em verdadeira praça real, numa redefinição da frente ribeirinha do rio dotada agora de três grandes pontos de referência – Belém, na zona ocidental, a Ribeira, ao centro, e Xabregas, na zona oriental, definindo-se os novos limites geográficos da área envolvente da cidade»²⁹⁸.

Quando D. João III morreu em 1557, os paços já estavam construídos e a funcionar, albergando no seu interior a rainha viúva – D.^a Catarina. Sabe-se também que no mesmo ano o rio ainda lançava um braço de água que comunicava com o ribeiro que corria no interior do vale de Chelas, resquício do esteiro que anteriormente inundava aqueles terrenos. Esta proximidade com o rio era por vezes problemática, causando inundações nos Paços. Tal como acontecia com o Mosteiro da Madre de Deus, impunha-se a necessidade de construir um cais na frente da propriedade (tal como Francisco de Holanda representou na sua obra *Da fabrica que falece a cidade de Lisboa*²⁹⁹), de forma a defendê-la das inundações.

O Terreiro de Xabregas acabou por alcançar foros de local nobre da corte, sendo alargado, e, mais tarde, em 1575, regularizado por D. Sebastião, de forma a receber o torneio de Xabregas. Foi a D. Sebastião que Francisco de Holanda se dirigiu, desenhando-lhe os Paços de Xabregas, e escrevendo o seguinte:

²⁹⁴ IAN/TT, CMD, doc. 5.

²⁹⁵ Documentos do Arquivo Histórico da CML, Lisboa, CML, 1964, Livros de Reis, VIII, doc. n.º 36, p. 40.

²⁹⁶ SARMENTO DE MATOS, José, FERREIRA PAULO, Jorge – *Caminho do Oriente*, Guia Histórico II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p. 3.

²⁹⁷ IAN/TT, CSFX, Tombo das obrigações das capelas, fls. 85v e segs.

²⁹⁸ SARMENTO DE MATOS, José, FERREIRA PAULO, Jorge – *Caminho do Oriente*, Guia Histórico II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p. 5.

²⁹⁹ HOLANDA, Francisco de – *Da fabrica que falece a cidade de Lisboa*, edição preparada pro Alberto Cortês que agora publica Vergílio Correia. Madrid: Archivo Español de Arte y Arqueología.

«Lembrete q el Rey vosso Avó [...] depois de muyto tempo andar e Evora, e Almeirim. e para isto fazer escolheo o sityo de Emxobregas etre aquelles dous deuotos Moesteiros, polo mais escolhido e mais liure lugar e da melhor vista q ha e Lysboa. Em q começou hus Paços, os milhores de Portugal (inda q co alguas imperfeições, ou descuidos no desegno) q por sua morte não ficarão acabados. [...] acabe V.A. os Paços de Enxobregas, q são muyto para isso; e se tiver saudade do monte e da caça (e quato he obrigado a ter conta co Lysboa e co sua corte) çerque mea legoa de terra dalia até Chelas e até ale de S. Bento, e faça hu parque [...] e casas de prazer m¹⁰ milhores q as que fez e Fontenebleo el Rey de França [...] E acabe. V.A. os Paços dEnxobregas q te melhor sityo e mais real q Satos e muito mais escolhido e liure q todos os outros de Lysboa. e fora das importunações della. entre dous Moesteiros nobelissimos, principalmente o da Madre de DEOS, co lhe naçer a aurora e o sol co os primeiros rayos sobre o Mar do meo Dia, e sobre o Ryo Tejo, co as barcas»³⁰⁰.

Através da citação de Francisco de Holanda percebe-se que os Paços foram construídos no meio do mosteiro e do convento já aqui descritos – o Mosteiro da Madre de Deus e o Convento de S. Francisco de Xabregas. Tomando como precisa a gravura desenhada por Francisco de Holanda, presente na obra *Da fabrica que falece a cidade de Lisboa*, os Paços (caso fossem concluídos como Francisco de Holanda tanto rogava ao monarca) seriam constituídos por dois corpos simétricos (cada um com três torreões) unidos ao centro por um portal orientado ao rio e uma arcada de dois pisos que, voltada no sentido oposto, enquadrava o vale.

Por volta de 1755, na altura do terramoto, o edifício real era habitado por D. Rodrigo, Conde de Unhão. Apesar do terramoto ter feito alguns danos no edifício, D. Rodrigo continuou a residir nos Paços até à sua morte. O seu sucessor na Casa de Unhão – D. João Xavier – acabou por residir também nos Paços de Xabregas. Foi durante a sua estadia que o edifício real passou a chamar-se Palácio dos Marqueses de Nisa, em virtude da união matrimonial do Conde com a Marquesa de Nisa. De facto, quando observamos a carta de Filipe Folque, observamos que a nascente do Mosteiro da Madre de Deus está desenhado um edifício assinalado como Palácio dos Marqueses de Nisa, bem como o largo a nascente, também assinalado como Largo dos Marqueses de Nisa.

Perante este enquadramento histórico parece pertinente assumir que o edifício actualmente conhecido como Palácio dos Marqueses de Nisa, construído ao lado do Mosteiro da Madre de Deus, foi, em tempos, parte dos Paços Reais, e mais tarde residência dos Marqueses. Para além da evolução histórica do edifício parecer provar isso, a gravura desenhada por Francisco de Holanda também sustenta esta afirmação. Em primeiro lugar porque sabemos através do depoimento de Francisco de Holanda, acima citado, que os Paços Reais não estavam terminados, levando a crer que o corpo ocidental representado na gravura anteriormente referida estivesse implantado no lugar do actual Palácio dos Marqueses de Nisa, ou que correspondesse à estrutura primitiva do palácio que chegou até aos dias de hoje. Em segundo lugar porque na mesma gravura desenhada por Francisco de Holanda observa-se o soco de cantaria que suportou os Paços, soco esse que parece assemelhar-se ao que ainda hoje suporta o Palácio dos Marqueses de Nisa. Podemos constatar ainda que o soco de cantaria do palácio «corre sensivelmente à mesma altura que o piso da nova Igreja da Madre de Deus, reforçando a ideia de unidade entre os dois conjuntos»³⁰¹, o que parece plausível tendo em conta que o Mosteiro da Madre de Deus, apesar de ter sido fundado por D.^a Leonor, foi apadrinhado por D. João III, tal como a iniciativa de construir os Paços e o Terreiro Real em Xabregas.

No século XIX, o local anteriormente ocupado pelos paços e pelo terreiro real de Xabregas ficou totalmente descaracterizado e condicionado pela construção do viaduto ferroviário que, como é possível constatar na Folha n.º

³⁰⁰ **HOLANDA, Francisco de** – *Da fabrica que falece a cidade de Lisboa*, edição preparada pro Alberto Cortês que agora publica Vergílio Correia. Madrid: Archivo Español de Arte y Arqueología, pp. 8-9.

³⁰¹ **SARMENTO DE MATOS, José, FERREIRA PAULO, Jorge** – *Caminho do Oriente*, Guia Histórico II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p.22.

23 do *Levantamento de Lisboa de 1856* de Filipe Folque, separava o vale da margem ribeirinha. A necessidade de criar taludes para a construção das linhas ferroviárias em frente do Mosteiro da Madre de Deus obstruiu por completo a relação do mosteiro e da rua homónima com o rio, e, embora ainda não tivesse sido aberta a actual Rua Gualdim Pais, mantendo-se as quintas e hortas verdejantes no interior do vale, a relação entre este e o rio ficou mais frágil.

A abertura das linhas ferroviárias, e mais tarde a instalação de estruturas industriais nesta zona, originaram uma alteração radical da estrutura viária, que se viria a transformar de novo com a abertura da Rua da Manutenção, e mais tarde com a Rua Gualdim Pais (1933), e com a Avenida Infante Dom Henrique (década de 40, ver Vol. II, p. 86).

A ligação criada entre a Rua da Manutenção e a Avenida Infante Dom Henrique veio, curiosamente, «repor alguma reminiscência da ideia primitiva de um amplo Terreiro de Xabregas»³⁰², delimitando uma porção de terreno de desenho trapezoidal, que se encontra actualmente ocupado com edifícios em ruína e edifícios devolutos com pouco interesse, que podem dar lugar à refundação de um novo espaço público de excepção, atraindo de novo a atenção dos lisboetas para esta zona oriental da cidade. Perante a realidade que este lugar actualmente atravessa, e tendo conhecimento do passado histórico e da importância que o mesmo representa na frente ribeirinha, o mote para intervir está lançado.

A proposta aqui lançada segue as pisadas de Francisco de Holanda, na medida em que, tal como o vulto do renascimento português lembrou o rei das muitas obras e reparos de que Lisboa carecia, alertando justamente para este lugar e para os seus paços reais, este capítulo finaliza lembrando esse mesmo local, que hoje, e à semelhança da época de Francisco de Holanda, continua a precisar de reparos que enobreçam a sua importância. Na sua obra – *Da fabrica que falece a cidade de Lisboa* – Francisco de Holanda mencionou as alterações que lhe pareciam mais prementes, e enunciou-as sem qualquer constrangimento, mesmo que, por vezes, elas pudessem ser quiméricas, irrealizáveis. Tal como Francisco de Holanda, também se pretende abordar este lugar de uma forma bastante livre, apesar das contingências que actualmente condicionam uma possível intervenção na zona frontal ao vale de Chelas, como são exemplo a Avenida Infante D. Henrique e o terminal de contentores de Santa Apolónia. Assim, não se procurou uma solução que alcançasse um nível grande de detalhe, ou que resolvesse todos os problemas de que sofre este lugar; procurou-se sim, uma hipótese esquemática que revelasse qualidades arquitectónicas do lugar, que se adequasse ao carácter e aos ambientes desse mesmo lugar, e que, acima de tudo, estimulasse o imaginário arquitectónico.

Essa hipótese prende-se, por um lado, com o redesenhar da linha de costa neste ponto, e com a construção de um programa cultural, por outro. Pretende-se recuar a linha de costa (contrariando de alguma forma o que aconteceu durante os vários séculos de evolução da frente ribeirinha lisboeta, cuja tendência foi quase sempre avançar para conquistar terreno ao Tejo), recuperando espaço que foi outrora ocupado pelo rio, abrindo uma fresta no território que deixe entrar a água, inundando o fecho do vale de Chelas e marcando dessa forma este ponto notável do território. Esta fresta mergulhada ajudaria, juntamente com o programa proposto, a definir o espaço que outrora correspondeu ao terreiro real, libertando assim a frente do Convento de S. Francisco de Xabregas. Em relação ao programa é evidente perante o resto da cidade que esta zona do arco ribeirinho oriental carece de espaços culturais, espaços esses que, juntamente com o património histórico, são fundamentais na mobilização da população para certas zonas da cidade, como é possível observar, por exemplo, em Belém. Posto isto parece pertinente propor um centro de cultura contemporânea³⁰³ neste lugar, que possa

³⁰² *Idem*, op. cit., p. 6.

³⁰³ A criação de um centro de cultura foi anteriormente discutido e trabalhado na disciplina de Projecto Avançado III, com os docentes Helena Botelho e Pedro Domingos, e assumido como um programa acertado para esta faixa oriental da cidade.

atrair a população para esta zona menos habitada da cidade. Além disso, a criação de um centro de cultura vai de encontro ao espírito actual do lugar, pois o Mosteiro da Madre de Deus e o Convento de S. Francisco de Xabregas albergam nas suas instalações programas do mesmo tipo – o Museu Nacional do Azulejo e o Teatro Ibérico, respectivamente. Ao acrescentar um programa ligado à arte contemporânea aos dois espaços já existentes formar-se-ia, neste ponto da frente ribeirinha, um núcleo cultural compacto, que ajudaria a revitalizar este lugar, atribuindo-lhe um papel que ouse alcançar a relevância dos dois momentos da frente ribeirinha anteriormente mencionados: a Praça do Comércio e o lugar de Belém, constituído pelo palácio homónimo, pelo Mosteiro dos Jerónimos, pelo CCB e pelo recente Museu dos Coches.

O centro de cultura contemporânea seria constituído por dois volumes: um primeiro corpo, que se localizaria no alinhamento do canto este do Convento de S. Francisco de Xabregas, e que delimitaria o topo este do terreiro proposto em frente do respectivo convento, rematando a linha de edifícios que actualmente se estende ao longo da Avenida Infante D. Henrique, desde a Fábrica de Cereais da Nacional até ao Convento de S. Francisco de Xabregas; um segundo corpo, alongado e perpendicular ao Convento de S. Francisco, que se implantaria no alinhamento do canto oeste do mesmo, construído em consola de forma a ultrapassar a barreira da Avenida Infante D. Henrique e permitir o normal funcionamento do trânsito, e que se estenderia, como um prolongamento do vale de Chelas, até alcançar o rio, terminando no momento de cota mais alta, protagonizado por uma sala de intervenção³⁰⁴ que, no limite da linha de costa, olharia para o Terreiro do Paço, a ocidente. Esta sala de intervenção assumir-se-ia, pela sua implantação no limite do muro ribeirinho, como um momento especial na frente ribeirinha. Graças à sua localização, próxima do rio, e à sua escala, iria sobressair enquanto exemplar arquitectónico paradigmático no contexto cultural e tornar-se-ia um elemento reconhecível na cidade, o que, na realidade actual, é bastante importante, pois permitiria angariar mais exposições e mais reconhecimento, tal como se verifica, por exemplo, com o museu Tate Modern em Londres que, construído numa antiga central eléctrica, aproveitou a enorme escala das antigas turbinas para expor peças de arte com grandes dimensões. Já o primeiro corpo funcionaria como uma pequena residência para artistas, pois pretende-se que o centro de cultura contemporânea tenha, para além da vertente dedicada às actividades expositivas, uma vertente ligada à produção de arte. Assim, o centro de cultura destacar-se-ia, não só pela grande sala de intervenção, mas também por um conjunto de espaços ligados à produção, conferindo assim um carácter a este espaço cultural que mais nenhum outro em Lisboa possui neste momento. Além disso, parece pertinente construir um espaço com este carácter – qual fábrica de arte – nesta zona da cidade, que está profundamente ligada ao trabalho e à produção, neste caso industrial, e que conta com inúmeros complexos fabris provenientes do surto industrial do século XIX. Deste modo prevê-se que estes espaços de produção – oficinas, estúdios de som, TV, vídeo, pós-produção, edição, redacção, laboratórios, estúdios de fotografia e salas atelier – pudessem albergar inúmeros artistas, nacionais e internacionais, na fase de concepção das suas obras. O centro de cultura teria também de conter, para além da grande sala de intervenção, outros espaços expositivos: salas de exposição; uma praça ou espaço exterior onde também pudessem estar expostas algumas peças, e que neste caso seria desempenhado pelo terreiro que se pretende recuperar na frente do Convento de S. Francisco de Xabregas; os indispensáveis armazéns, oficinas e espaços de conservação. Para além dos espaços expositivos e dos espaços ligados à produção de arte, o centro de cultura deveria também conter espaços destinados à formação, contando assim com salas de aula e salas polivalentes, e para além dos espaços expositivos deveriam existir outros espaços de carácter público, como uma cantina e um café, uma livraria, um auditório,

³⁰⁴ A sala de intervenção é um espaço com uma área e altura bastante grandes, permitindo ao artista uma maior liberdade no tamanho escolhido para a peça de arte que deseja conceber, sendo uma mais valia para o museu onde se insere.

uma mediateca e um arquivo, bem como espaços de carácter privado, dedicados aos escritórios necessários à gestão do centro de cultura contemporânea.

Como o edifício do centro de cultura se encontraria elevado, criar-se-iam espaços de sombra que interligariam o terreiro e a área inundada pelo rio. Assim, o centro de cultura acabaria por viver para o terreiro a nascente, situado na frente do Convento de S. Francisco de Xabregas, e para o espaço inundado pelo rio, a poente. O alçado voltado para o terreiro conteria alguns vãos que iluminariam algumas das salas de produção e de exposição; já o alçado contrário, voltado a poente, possuiria uma varanda, construída em todo o comprimento do edifício, que olharia, por cima da água, na direcção do espaço que actualmente existe entre a Avenida Infante D. Henrique e o ramal ferroviário situado na frente do Mosteiro da Madre de Deus. Este espaço seria arborizado, de forma a esbater a presença do ramal ferroviário que hoje se interpõe entre o mosteiro e a avenida, transformando-o num lugar mais agradável para os lisboetas que se dirigissem até à zona de Xabregas pela Avenida Infante D. Henrique. A plantação de árvores de copa alta neste lugar permitiria criar uma ligação, ainda que visual, com o primeiro piso do Mosteiro da Madre de Deus e com a própria Rua de Madre de Deus, uma vez que esta está a uma cota mais elevada do que a cota junto à avenida.

A realização desta proposta também implicaria redireccionar o nó rodoviário que actualmente liga a Avenida Gualdim Pais com a Avenida Infante D. Henrique, uma vez que, com o redesenhar da linha de costa e a consequente entrada do rio neste ponto da cidade, essa ligação ficaria interrompida. O nó viário teria que ser deslocado para este, de modo a que o tráfego da Avenida Gualdim Pais fosse escoado através da Rua da Manutenção, que no passado serviu o complexo fabril da Manutenção Militar, mas que actualmente não é muito utilizada. Desta forma, as viaturas que quisessem entrar ou sair do vale de Chelas pela Avenida Gualdim Pais, teriam que inflectir para este, passando pela frente do Convento de S. Francisco de Xabregas. Também se deve salientar que, após longa insistência com a Câmara Municipal de Lisboa, a Junta de Freguesia do Beato conseguiu que o terreno baldio junto da Rua da Manutenção fosse alvo de requalificação, transformando-o num parque de estacionamento alcatroado. Este estacionamento, dividido numa zona destinada aos moradores da zona, e numa outra para os autocarros que dão apoio aos turistas que usam o terminal de cruzeiros, poderia também apoiar os visitantes do futuro centro de cultura contemporânea, uma vez que este estacionamento se insere na mesma lógica de revitalização que a hipótese que este trabalho sugere.

Com o redesenhar da linha de costa e com a construção do centro de cultura contemporânea, o terminal de contentores de Santa Apolónia também sofreria alterações. Contudo a hipótese proposta teria em consideração a divisão logística que actualmente rege a estrutura portuária nesta zona, sendo que, a partir da entrada para o porto de Lisboa, marcado pelo antigo armazém portuário que acomoda hoje a discoteca Lux, as plataformas portuárias dividem-se em quatro momentos diferentes: num cais livre, num terminal de tráfego, num terminal de transporte marítimo de curta distância, e, por fim, no terminal de contentores. Perante esta divisão, o recuar da linha de costa seria feito entre o terminal de transporte marítimo e o terminal de contentores, de forma a não interromper a continuidade dos espaços dedicados a cada uma destas actividades portuárias. Além disso, o recuar da linha de costa neste ponto teria que ter em consideração a importância da Rua da Cintura do Porto, e das actuais linhas ferroviárias que servem o porto de Lisboa, optando por uma solução construtiva que permitisse a entrada da água do rio e que, ao mesmo tempo, conseguisse preservar estas ligações, tal como aconteceu no projecto da Ribeira das Naus, da autoria do Arq.º Paisagista João Gomes da Silva.

A hipótese proposta também iria de encontro ao que se encontra previsto pelo *Plano de Urbanização do Vale de Chelas* proposto pela Câmara Municipal de Lisboa. Este plano propõe a construção de um grande espaço público para a zona fronteira ao Mosteiro da Madre de Deus e ao Convento de S. Francisco de Xabregas. Tanto o plano (com a construção de um espaço público) como a hipótese aqui apresentada (com a construção de

um terreiro em frente do convento, e de um espaço arborizado em frente ao mosteiro), pretendem libertar os alçados deste dois edifícios dos obstáculos que hoje os obstruem. Conforme o mesmo plano, a requalificação do interior do vale será feita através da construção de residências em quarteirão, em moradia, em torre ou banda, de edifícios desportivos, escolares, culturais, de acção social, de abastecimento (mercado), de prevenção e segurança (quartel de Bombeiros), e religiosos, bem como através da recuperação das zonas industriais devolutas. Para além da importante criação de todos estes equipamentos, o plano prevê ainda a criação de um corredor verde com áreas de recreio, o que permitirá restituir em parte a sua condição de origem como vale arborizado. Estas áreas verdes deverão cobrir uma zona que terá início no final do vale, precisamente no lugar onde se propõe recuar a linha de costa, e que, ao escalar o vale, se estenderão até aos terrenos contíguos ao cemitério do Alto de S. João. Estas áreas arborizadas, juntamente com as árvores propostas para o espaço em frente do ramal ferroviário e do Mosteiro da Madre de Deus, ajudariam a diluir a presença das linhas ferroviárias nesta zona. Deste modo, a passagem do comboio no viaduto de Xabregas tornar-se-ia um momento espacial no trajecto ferroviário, entre copas.

Esta intenção da Câmara Municipal de arborizar o interior do vale de Chelas acrescenta ainda mais força à intervenção que se propõe neste trabalho, uma vez que, através do redesenhar da linha de costa, o rio penetraria até à entrada do vale, estacando apenas ao encontrar o espaço arborizado que, segundo o plano urbanístico da Câmara, aí se iniciará. Criar-se-ia assim uma bela sequência, com o rio a tocar o vale, flanqueado pelos dois edifícios notáveis – o Mosteiro da Madre de Deus e o Convento de S. Francisco de Xabregas –, que remete, de algum modo, para o desenho de Francisco de Holanda que, apesar de sugerir algo diferente (ao desenhar um portal e uma arcada no enquadramento do vale, e um cais avançado no fim do mesmo), destaca essencialmente a importância inerente ao acto de rematar este momento da frente ribeirinha.

BIBLIOGRAFIA

AA. VV. – *LXF - Lisboa Futura*, (n.º2). Lisboa: Ed. LIFT Lisboa Futura, 2004. [S.l.: s.n.]

AIRES MATEUS, ASSOCIADOS, LDA., BUGIO II, ARQUITECTURA LDA., PEDRO DOMINGOS, ARQUITECTOS LDA. – *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha*, 1ª Fase. Lisboa: Ed. APL, 2005.

SILVA, A. A. Baldaque da – *Estudo Histórico Hydrographico sobre a Barra e o porto de Lisboa*, Tomo I e II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.

BAPTISTA LAVANHA, João – *Viagem da Catholica Real Magestade d'El-Rei D. Felipe II, Nosso Senhor, ao reino de Portugal, e relação do solemne recebimento que n'elle lhe fez*. Madrid: [s.n.], 1621.

BELEM, Fr. Jeronymo de – *Chronica Serafica da Santa Provincia dos Algarves* [...]. Lisboa: [s.n.], 1755.

BETHENCOURT, Francisco – *História da Expansão Portuguesa, vol.2, Do Índico ao Atlântico*. Lisboa: Ed. Círculo de Leitores, 1998.

BONE, Kevin – *The New York Waterfront – Evolution and Building Culture of the Port and Harbour*. Lisboa: Ed. The Monacelli Press, 2004.

BUARCOS, João Brandão de – *Tratado da Majestade, Grandeza e Abastança da Cidade de Lisboa, na 2ª Metade do Século XVI (Estatística de Lisboa de 1552)*, texto impresso sob a direcção de Anselmo Braacamp Freire, Comentários e Notas de Gomes de Brito. Lisboa: livraria Ferin, 1923

CAETANO, Carlos – *A Ribeira de Lisboa, Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Editora Pandora, 2004.

CARRILHO DA GRAÇA, João Luís – «Metamorfose». *Jornal dos Arquitectos*. N.º 206 (2002).

CARITA, Hélder – *Lisboa Manuelina e a Formação de Modelos Urbanísticos da Época Moderna (1495-1521)*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

CARNEIRO DA SILVA, Joaquim – *Mnemosine Lusitana, Calculo demonstrativo da área da Praça do Comercio de Lisboa, e do numero de pessoas que póde conter*. N.º XVIII. [S.l.: s.n.], 1817.

CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa, Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1840 - 1919.

CORRÊA, Gaspar – *Lendas da Índia*, Classe de Sciencias da Academia Real das Sciencias de Lisboa. 6 Vol. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1858 – 1863.

COLMENAR, Juan Alvarez de – *Descripton et délices d'Espagne et de Portugal*. [S.l.: s.n.], 1741.

COSTA, Maria José – *O Estuário do Tejo*. Lisboa: Ed. Livros Cotovia, 1999.

MENDES, Fonseca – *Lisboa e os Curiosos Fastos do seu porto*. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1951.

DAVEAU, Suzanne – *Lisboa Subterrânea: A foz do Tejo, palco da história de Lisboa* Lisboa: Electa, 1994.

DAVEAU, Suzanne – *Portugal Geográfico*. 3ª Edição. Lisboa: Ed. João Sá da Costa, 2000.

EDRICI – *Lisboa e o Tejo nos princípios do séc. XII*, in *Portugal na Espanha Árabe*, Vol. I, organização, prólogo e notas de António Borges Coelho. Lisboa: Seara Nova.

GASPAR, Jorge – *Lisboa Subterrânea: Lisboa, o sítio: ocupação e organização do território*. Lisboa: Electa, 1994.

GÓIS, Damião de – *Chronica do Felicissimo Rei Dom Emanuel*. Lisboa: impresso em casa de Francisco Correa, 1566-1567.

GÓIS, Damião de – *Descrição da Cidade de Lisboa*. Trad. do texto latino; introd. e notas de José da Felicidade Alves. Lisboa: Livros Horizonte, 1988.

HOLANDA, Francisco de – *Da fábrica que falece a cidade de Lisboa*, edição preparada pro Alberto Cortês que agora publica Vergilio Correia. Madrid: Archivo Español de Arte y Arqueologia.

IAN/TT, *Chancelaria de D. Afonso V*, L.º XV, fls. 118v, Doc. transcrito por **VITERBO, Sousa** – *Diccionario Historico e Documental dos Architectos Engenheiros [...]*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904.

IAN/TT, Coleção Especial, Diplomas Emanados do Poder Real, Cx. 32, nº 47.

IAN/TT, CSFX, Tombo das obrigações das capelas, fls. 85v e segs.

LEAO, Duarte Nunes de – *Descri. do Reino de Portugal*. Impr. com licença, por Jorge Rodriguez. Lisboa: [s.n.], 1610.

LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906.

LOPES, Fernão – *Crónica do Senhor Rei D. Fernando*, Biblioteca de Clássicos Portugueses, Vol. III.

MAGALOTTI, Lorenzo – *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669) / edicion y notas por Angel Sánchez Rivero y Angela Mariutti de Sánchez Rivero*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, [1933].

MARTÍ ARÍS, Carlos – *La Cimbra y el Arco*. Madrid: Fund. Caja de Arquitectos, 2008.

MENDES DE VASCONCELOS, Luís – *Do Sítio de Lisboa – Diálogos*, Org. e Notas de José da Felicidade Alves. Lisboa: Livros Horizonte, 1990.

OLIVEIRA, Eduardo Freire de – *Elementos para a História do Município de Lisboa*, tomo XIV. Lisboa: Typographia Universal, 1906.

OLIVEIRA, Nicolau de – *As Grandezas de Lisboa*. Impr. por Jorge Rodriguez. Lisboa: [s.n.], 1620.

OLIVEIRA RAMOS, Paulo, MAIA NABAIS, António J.C. – *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987.

PIMENTA, João, CALADO, Marco, LEITÃO, Manuela – «Novos dados sobre a ocupação pré-romana da cidade de Lisboa: as ânforas da sondagem n.º 2 da Rua de São João da Praça» in *Revista Portuguesa de Arqueologia*. [Em linha]. vol, 8, nº 2 (2005).

PRAULT, Pierre – *Descripton de la ville de Lisbonne*. Paris: [s.n.], 1730.

RATTON, Jacome – *Recordações, Sobre Ocorrências do seu tempo em Portugal de Maio de 1747 a Setembro de 1810*. [S.l.]: Fenda Edições, 2007.

REIS E CUNHA, Ana Cristina dos – *Frentes Ribeirinhas no Porto de Lisboa*. Lisboa: Ed. APL, 1998.

SANDE, Duarte de – *Archivo Pittoresco*, tomo IV. Lisboa: [s.n.], 1857-1868.

SANTIAGO, Fr. Rodrigo de – *Memorial da Santa Provincia dos Algarves da Ordem Seráfica*, IAN/TT, CSFX. [S.l.: s.n.].

SARMENTO DE MATOS, José, FERREIRA PAULO, Jorge – *Caminho do Oriente*, Guia Histórico II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

SENOS, Nuno – *O Paço da Ribeira – 1501-1581*, Dissertação de Mestrado apresentada à FCSH da UNL, dactilografado, Lisboa 2000.

SEVERIM DE FÁRIA, Manuel, *Discursos vários políticos*, por Manoel Severim de Faria Chantre, & Conego na Santa Sê de Euora. Évora: impressos por Manoel Carvalho, impressor da Universidade, 1624.

SOLEDADE, Frei Fernando da – *Hist. Gen.*, tomo XI.

SUBRAHMANYAM, Sanjay – *O Império Asiático Português*, 1500-1700. Lisboa: Difel, 1995.

VIEIRA DA SILVA, Augusto – *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, 3. Ed. Lisboa: CML, 1987.

VIEIRA DA SILVA, Augusto – *Plantas Topográficas de Lisboa*. Publicações Comemorativas do VIII Centenário da Tomada de Lisboa aos Mouros. Lisboa: Oficinas Gráficas da C.M.L., 1950.

VILHENA BARBOSA, Inácio de – *Archivo Pittoresco*, tomo II, 1857 – 1868.

Referencias Históricas do Porto de Lisboa. Min. das Obras Públicas. Transportes e Comunicações. Lisboa: Ed. Administração do Porto de Lisboa, 1991.

INFORMAÇÃO BIBLIOGRÁFICA DA CARTOGRAFIA

BELLIN, M. – *Plain du Port de Lisbonne et des costes voisines: 1756 / des. M. Bellin* [Material Cartográfico]. [Paris]: Depósito de cartas, planos e jornais da Marinha, 1756. - 1 carta: p&b; 75 x 53 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

BELLIN, Jacques Nicolas – *Plan du port de Lisbonne et des costes voisines* [Material cartográfico]. – Escala [ca: 1:400000], Trois lienes Marines de France de Vingt au Deg. [4,20 cm]. [Lisboa: Litografia de Portugal, 1964]. – 1 pl. facsimil.: color.; 38,90 x 27,10 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/22693/2/](http://purl.pt/22693/2/).

BELLIN, Jacques Nicolas – *Plan du Port de Lisbonne* [Material cartográfico]. – Escala [ca 1:210000]; une Lieue Commune [20 ao grau] = [2,70 cm]. [S.l. : s.n. 1764]. – 1 mapa: gravura, traçados color.; 23,80 x 18,50 cm, em folha de 31,20 x 22,90 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/1575/3/](http://purl.pt/1575/3/).

BURGESS, William – *A map of the mouth of the famous river Tagus or the harbour of the city of Lisbon* [Material cartográfico] – [Escala não determinada]. [Lisboa: Litografia Portugal, 1964]. – 1 pl. facsimil.: color.; 24 x 19 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/22592/2/](http://purl.pt/22592/2/).

CALMETE-BEAUVOISIN – *Plan de Lisbonne son port, ses rades et ses environs avec une petite carte routièrre du Portugal / par Le Cher. Calmet-Beauvoisin.* - Escala [ca 1:52000] - [ca 1:2300000]. [Paris]: Lith. de Delarue, [1833]. - 1 mapa : Lith., com traçados color ; 49,00x87,00 cm, em folha de 62,50x93,50 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/4007/](http://purl.pt/4007/).

CARNEIRO, António de Mariz – *[Portos de Lisboa e Setúbal]* [Material cartográfico]. [Península de Setúbal] / [António de Mariz Carneiro] [Material Cartográfico]. – [Escala não determinada]. [S.l.: s.n., ca 1960]. – 1 mapa: p&b; 23,70 x 17,60 cm, em folha de 27,80 x 20,60 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/1549/3/](http://purl.pt/1549/3/).

Ciudad de Lisboa, 1661, a 4 de febrero. Verdadera Relación del porto de Lisboa y sus fortificaciones modernas que aún non están acabadas. Mapa das defesas costeiras da barra de Lisboa e de Setúbal, elaborado por um espião ao serviço de Filipe IV de Espanha, e publicado em La memoria ausente. Cartografia de España y Portugal presente no Aquivo Militar de Estocolmo. [S.l.: s.n., séc. XVII-XVIII]. Disponível em [www:<URL: http://guerradarestauracao.wordpress.com/2010/01/02/a-defesa-da-costa-portuguesa-em-1644-5-forte-de-santo-antonio-da-barra/](http://guerradarestauracao.wordpress.com/2010/01/02/a-defesa-da-costa-portuguesa-em-1644-5-forte-de-santo-antonio-da-barra/).

CLARKE, W. B. – *Lisbon = Lisbon / des. W. B. Clarke, grav. J. Henshall* [Material Cartográfico]. [Londres]: Baldwin & Cradock, 1833. – 1 planta: color.; 42 x 35 cm. Apresenta no canto superior direito um mapa dos

arredores de Lisboa e em rodapé uma vista da cidade tirada da Quinta da Torrinha no Vale do Pereiro. Lisboa, Museu da Cidade.

CHAPMAN, William – *Chart of the entrance of the river Tagus* [Material cartográfico]. – Escala [ca 1:63000], 3 miles, 6063 feet in 1 Mile = [8,80 cm]. London: William Faden, 1807. – 1 mapa: gravura, p&b; matrç: 45,50 x 67,50 cm, em folha de 52,50 x 69,00 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/3649/3/](http://purl.pt/3649/3/).

Configuração de partes das fortificações da cidade [...] [Material Cartográfico]. – Escala 7044 palmos = [1:2500]. [S.l.: s.n.], 1761. – 1 planta ms.: color.; 95 x 61 cm. Legenda descritiva no canto superior esquerdo. Verificada e assinada por Sebastião Eliaz Popper e Guilherme Joaquim Paes de Menezes. Col. Vieira da Silva.

DELAROCHE, Louis Stanislas d'Arcy – *A chart of the coasts of Spain and Portugal with the Balearic Islands and part of the coast of Barbary* / by L. S. De La Rochete ; engraved and published as the Act directs by William Faden [Material Cartográfico]. – Escala [ca 1:2500000 entre N 40° - N 38°]. London: William Faden, 1779. – 1 mapa: gravura, p&b; 53,50 x 73,00 cm, em folha de 56,00 x 75,50 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/3740/3/](http://purl.pt/3740/3/).

FAVA, Duarte José – *Carta Topographica de Lisboa e seus suburbios* / dir. Duarte José Fava; des. sob dir. José Bento de Sousa Fava [Material Cartográfico]. – Escala 500 braças por palmo = [1:50 000]. Lisboa: Casa do Risco das Obras Públicas, 1807. - 1 carta: p&b; 210 x 106 cm. Planta cortada em três partes possivelmente para encadernação em álbum sendo as folhas coladas sobre cartolina com a seguinte distribuição: uma folha compreendendo a zona entre Pedrouços e a Cordoaria Nacional, outra folha compreendendo a zona entre a Cordoaria e o Conde Barão e a terceira folha com a zona compreendida entre o Conde Barão e Santa Apolónia. Legenda em rodapé abrangendo as três folhas. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

FOLQUE, Filipe – *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa: reduzida da que foi levantada na escala 1 : 1000 em 1856 a 1858 sob a direcção do general Filipe Folque* / Filipe Folque [Material Cartográfico]. – Escala 1: 10 000, 2000 metros. Lisboa: Inspeção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino, 1871. – 1 carta: p&b; 123 x 70 cm. Apresenta em rodapé a legenda. Col. Harvard College Library.

FOLQUE, Filipe – *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa: reduzida da que foi levantada na escala 1 : 1000 em 1856 a 1858 sob a direcção do general Filipe Folque* / Filipe Folque [Material Cartográfico]. – Escala 1: 10 000, 2000 metros. Lisboa: Inspeção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino, 1871. – 1 carta: p&b; 123 x 70 cm. A carta apresenta apontamentos a vermelho e apresenta em rodapé a seguinte legenda: Esta carta indica os melhoramentos posteriores e o projecto d'algumas obras d'arte a executar no futuro.

FOLQUE, Filipe – *Levantamento de Lisboa de 1856* / dir. Filipe Folque [Material Cartográfico]. – Escala 1:5000. [S.l.: s.n.; 1859]. – 65 plantas ms.: color. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.

FRANZINI, Marino Miguel – *Carta geral que comprehende os planos das principaes barras da costa de Portugal aqual se refere a carta reduzida da mesma costa* [Material cartográfico]. – Escalas [ca 1:29000]-[ca 1:150000]. London: A. Arrowsmith, 1811. – 1 mapa: gravura, p&b; matrç: 64,30 x 80,50 cm, em folha de 66,50 x 83,50 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/4500/3/](http://purl.pt/4500/3/).

FREITAS, José Valentim de – *[Plantas de Lisboa antes do Terramoto] / José Valentim de Freitas* [Material Cartográfico]. [S.l.: s.n., s.d.]. – 18 plantas.: p&b.; 61,5 x 47 cm. As plantas estão coladas em folhas de cartolina. O álbum, na sua totalidade tem as dimensões 80,5 x 54 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional.

GENDRON, Pedro – *Planta do Porto de Lisboa e das costas visinhas / Offerecida ao Exmº Snr. Dom Antonio [sic., i. é. Francisco] de Saldanha da Gama, Principal da Santa Igreja de Lisboa, do Conselho de Sua Majestade Fidelma. e seu Embaixador a el Rey Christmo. por Pedro Gendron.* – Escala [ca 1:170000]. Paris: Pedro Gendron, 1757. – 1 planta : gravura, p&b ; 44,50x62,50 cm, em folha de 48,00x66,50 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/3644](http://purl.pt/3644).

GUERREIRO, João Veríssimo Mendes – *Planta hydrographica da barra e porto de Lisboa* [Material cartográfico]: com as curvas de iguaes profundidades desenhadas sobre as cartas hydrographicas / João Verissimo Mendes Guerreiro; lith de A.P. Vasques [Material Cartográfico]. – Escala 1:20000. Lisboa: Direcção Geral

dos Trabalhos Geodésicos, 1878-1879. – 1 mapa: color; 62,00 x 159,50 cm, em folha de 64,00 x 163,50 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/16767/2](http://purl.pt/16767/2).

GUILLOT, Julião – *Carta geographica do reyno de Portugal subdividido em muitas provincias* [Material cartográfico] / Dedicada a Magestade Fidelissima e sempre Augusta del Rey de Portugal e dos Algarves Dom Joseph Primeiro Nosso Senhor por seu muito humilde criado Julião Guillot [Material Cartográfico]. – Escala [ca 1:1100000], 17 1/2 Grandes Leguas de España que 17 1/2 hacen un Grado = [10,05 cm]. Lisboa: Julião Guillot, 1763. – 1 mapa: gravura, p&b; 69,50 x 51,20 cm, em folha de 71,30 x 52,50 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/4080/3/](http://purl.pt/4080/3/).

INSELIN, Charles – *Le Détroit de Gibraltar et les Environs de Cadix; Les Ports de Lisbonne, Setuval et de leurs Enviro* [Material Cartográfico]. Paris: Mr de Beaurin, 1707. Disponível em [www: <URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b59719089](http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b59719089).

LE ROUGE, Georges-Louis – *Veue de Lisbonne avant d'être réduite en monceaux de pierres par le tremblement du ler. Novembre 1755* [Material cartográfico] / [George Louis] [Material Cartográfico]. – Escala [ca 1:29000], 2000 Toises ou petite Lieüe = [13,40 cm]. [Paris: Sr. Le Rouge, ca 1756]. – 1 mapa: gravura, p&b; 50,20 x 68,50 cm, em folha de 54,20 x 76,80 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/3874/3](http://purl.pt/3874/3).

Ligeira configuração dos contornos de Lisboa. Ligeira configuração dos contornos de Lisboa desde a ponte de Alcantara athe S. Apollonia: 2º quartel do século XIX [Material Cartográfico]. – Escala 20 palmos = [ca. 1:11 400]. S.l.: s.n., s.d.]. – 1 carta ms.: color.; 75 x 49 cm. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

Lisboa, Câmara Municipal. Minuta indicando a divisão e numeração das folhas da Planta de Lisboa / [Câmara Municipal de Lisboa] [Material Cartográfico]. – Escala 1:25 000. [Lisboa]: Companhia Nacional Editora, [ca. 1900]. - 1 carta: color.; 90 x 64 cm. Col. Vieira da Silva Lisboa, Museu da Cidade.

LOPES, A. F., THOMAZ, Rodrigues – *Plano Hidrográfico do Porto de Lisboa.* Costa Oeste de Portugal. Plano Hidrográfico do Porto de Lisboa. Levantado pelos oficiais em serviço na Missão Hidrografica da Costa de Portugal 1930 a 1932. Carta nº 123. Lisboa: [S.n.], 1933. Disponível em: [www:<URL: http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat03.asp?codcat=CDI-2858-1933](http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat03.asp?codcat=CDI-2858-1933).

LOUREIRO, Adolpho, MATOS, Joaquim de – [*Projecto de João de Matos e Adolpho Loureiro, 1877.*] [S.l.: s.n., s.d.]. Planta cedida pelo Arq. Pedro Domingos.

LUFFMAN, John – *Lisbon* [Material cartográfico]. – Escala [ca 1:470000], 5 miles [69 ao grau = [1,70 cm]. London: I. Luffman, [ca 1809]. – 1 mapa: gravura, color.; 24,40 x 20,00 cm, em folha de 28,60 x 22,60 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/1574/3/](http://purl.pt/1574/3/).

MAIA, Manuel da – *Carta Topographica da parte mais arruinada de Lisboa na forma, em que se achava antes da sua destruição para sobre ella se observarem os melhoramentos necessários* / Manuel da Maia [Material Cartográfico]. – Escala 100 varas = [1:1100]. [S.l.: s.n., s.d.]. – 1 planta ms.: color.; 82 x 62 cm. Direcção dos Serviços de Engenharia.

MAIA, Manuel da – *Carta topografica que comprehende todo o terreno desde as cidades de Lisboa Occidental e Oriental té a vila da Mafra, com todos os lugares, q. contem na sua extensão / tudo feito debaixo da direcção do Engenheiro mor. do Reyno, e do Coronel Manoel da Maya* [Material cartográfico]. Lisboa: [s.n., 1718-1738]. Disponível em [www:<URL: http://bibliotecadigital.rah.es/dgbrah/i18n/consulta/registro.cmd?id=12560](http://bibliotecadigital.rah.es/dgbrah/i18n/consulta/registro.cmd?id=12560).

Mapa da Cidade de Lisboa e de Belém. Mapa da Cidade de Lisboa e de Belém em 1812 conforme as observaçoens feitas por hum Official servindo no Exército de Marechal Duque de Wellington / del. por I. Tomkyns [Material Cartográfico]. – Escala 600 braças. London: [s.l.], 1814. – 1 mapa: p&b; 96 x 61 cm. Explicação da planta ao centro da folha. Legende no canto inferior esquerdo. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

MARDEL, Carlos – *Planta do cais novo de Pedrouços ao cais de Santarém* / Carlos Mardel [Material Cartográfico]. – Escala 1:2619. [S.l.: s.n.], 1733-1763. – 1 planta ms.: color.; 56 x 29 cm. Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério do Equipamento, Planeamento e Administração do Território.

MILCENT, Francisco D. – *Plano Geral da Cidade de Lisboa em 1785* / Francisco D. Milcent [Material Cartográfico]. – Escala 5000 palmos. [S.l.: s.n., s.d.]. – 1 planta: p&b; 45 x 33 cm. Planta colada sobre tela. Legenda remissiva em rodapé superior. Lisboa, Museu da Cidade.

NEVES, José Maria da Costa – Planta da cidade de Lisboa [Material cartográfico] / por José Maria da Costa Neves, engenheiro português ; revista por M.. – Escala [ca 1:12000], 5000 palmos = [9,20 cm]. – [S.l.: s.n. ca 1860]. – 1 planta : litografia, p&b ; 35,30x57,90 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/3405/3/](http://purl.pt/3405/3/).

OLIVEIRA, Philippe Roiz de – *Planta que compreende os Terrenos das partes contiguas de Lisboa [...]* / Philippe Roiz de Oliveira [Material Cartográfico]. [S.l.: s.n.], 1756. – 1 planta ms.: color.; 65 x 114 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

PALHA, J. F. M. – *Planta da Cidade de Lisboa com a nova linha de circunvalação: 1898* / coord. e grav. J. F. M. Palha [Material Cartográfico]. – Escala 3000 metros = [1:15 000]. [S.l.: Lithographia da Imprensa Nacional, s.d.]. – 1 planta: p&b; 107 x 74 cm. Legenda remissiva no canto inferior direito. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

PEDROSO, A. J. – *Planta da Cidade de Lisboa antes do terramoto de 1755, reconstituída por José Valentim de Freitas / cop. A. J. Pedroso* [Material Cartográfico]. Lisboa: [s.n.], 1925. – 1 planta: color.; 94 x 61 cm. Cópia em papel azul. No canto superior direito uma noticia a esta planta escrita por Augusto Vieira da Silva em 1926. O original pertence à Biblioteca Nacional. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

PINTO, (Júlio António Vieira da) Silva – *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911* / dir. [Júlio António Vieira da] Silva Pinto [Material Cartográfico]. – Escala 1:1000. [Lisboa: Câmara Municipal, 1904-1911]. – 249 plantas ms.: color.; 96 x 63 cm. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.

PIRES, Caldeira – *Plan of Lisbon: and its harbour: 1898* / des. Caldeira Pires [Material Cartográfico]. – Escala 1:8500. [Lisboa: Lithografia da Calçada Nova Editora, s.d.]. – 1 planta: color.; 90 x 64 cm. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

PIRES, M. J. – *Carta Topográfica da Linha de defesa da Cidade de Lisboa: 1835* / M. J. Pires, dir. J. D. da Serra, des. F. N. Godinho [Material Cartográfico]. – Escala 1000 braças [Lisboa]: Lithografia de Lopes, [s.d.]. – 1 carta: p&b; 49 x 40 cm. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

Plano Geral da Cidade de Lisboa em 1800 [Material Cartográfico]. – Escala 4000 palmos. [S.l.: s.n., s.d.]. – 1 planta: p&b; 49 x 37 cm. Legenda remissiva em rodapé superior. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

Plano Hidrográfico da Barra do Pôrto de Lisboa. Ministério da Marinha. Direcção de Hidrografia. Oceano Atlântico. Costa Oeste de Portugal. Plano Hidrográfico da Barra do Pôrto de Lisboa. Levantada pela Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, 1929. Actualizado em 1939. Folha nº 72. Lisboa: Ministério da Marinha, 1939. Disponível em [www:<URL: http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat03.asp?codcat=CDI-2823-1939](http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat03.asp?codcat=CDI-2823-1939).

Planta da Cidade de Lisboa: 1899. [S.l.: s.n., s.d.]. Planta organizada em 1899 que serviu de minuta para as cartas do levantamento topográfico em 1904 - 1911. O traçado a tinta encarnada representa as modificações feitas até à actualidade (1948).

Planta da Cidade de Lisboa e Belém: 1834. – Escala 635 braças [Material Cartográfico]. [Lisboa]: [s.l.], 1834. – 1 planta. – 1 impresso com 4 fl coladas em duas cartolinas: color.; 94 x 61 cm, impresso anexo cada cartolina 61 x 49 cm. Em anexo uma notícia com uma descrição da cidade e alguns aspectos históricos e seus principais edifícios, contendo no final uma legenda com as ruas de Lisboa. Lisboa, Museu da Cidade.

Planta da Cidade de Lisboa com os diferentes melhoramentos introduzidos e projectados: 1888 / grav. M. Grina [Material Cartográfico]. Lisboa: Lith. Matta, 1888. – 1 planta: color.; 44 x 61,5 cm. Col. Vieira da Silva. CML – GEO P/TOP 29-P.

Plano de Lisboa. Plano de Lisboa: com o diagrama da epidemia da Febre Amarella que esta cidade soffreo no ano de 1857 [Material Cartográfico]. – Escala 1: 10 000. Lisboa: Imprensa Nacional, 1857. – 1 planta: color.; 55,5 x 69 cm. Col. Vieira da Silva. CML- GEO P/CT 129-G.

Planta Geral da Cidadã da Lisbõa [Material Cartográfico]. – Escala 1:2500. [S.l.: s.n., s.d.]. - 1 planta: color.

[*Planta Parcial de Lisboa: 1727*] [Material Cartográfico]. *Planta Topographica da Marinha das Cidades de Lisboa Occidental e Oriental desde o Forte de S. Jozeph de Riba-Mar té o Convento do Grilo*. Feito no ano de 1727. – Escala 300 braças. – [s.l.: s.n.], 1727. – 1 planta ms.: color.; 452 x 90 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

Planta parcial de Lisboa. [Planta parcial de Lisboa entre o cais do Sodré e S. Roque] [Material Cartográfico]. – Escala 1000 palmos = [1:1128]. [S.l.: s.n., s.d.]. – 1 planta ms.: color.; 65 x 91 cm. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

Planta Topográfica da Cidade de Lisboa, comprehendendo na sua extensão abeira mar da Ponte de d'Alcantara até ao Convento das Comendadeiras de Santos [...] [Material Cartográfico]. [S.l.: s.n., s.d.]. – 1 planta ms.: color.; 152 x 68 cm. Col. Vieira da Silva.

Portugal. Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos. Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores: referida ao ano de 1879 redigida e gravada na Direcção Geral dos trabalhos geodésicos: 1884 / Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos. [Material Cartográfico]. Lisboa: Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos, 1884. – Escala 1:5000, 1200 metros. – 1 carta: p&b; 260 x 88 cm, cada folha 65 x 88 cm. Esta carta de Lisboa foi levantada em 1856 e 1858 na escala de 1:1000, reduzida para a escala 1:5000 e publicada em 1878. Rectificada em 1879 representando assim o estado da cidade nessa época. Planta cortada em quatro partes possivelmente para encadernação em álbum sendo as folhas coladas sobre cartolina com a seguinte distribuição: uma folha compreendida entre Pedrouços e a Cordoaria Nacional na Junqueira, outra folha compreendida entra a Cordoaria e a Avenida 24 de Julho um pouco à frente da Rocha do Conde de Óbidos, outra folha com a zona compreendida entre a Rocha do Conde de Óbidos e o Terreiro do Trigo e a ultima folha contendo a zona entre o Terreiro do Trigo e o Beato. A última folha apresenta uma legenda completa da planta. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

Portugal. Missão Hidrográfica da Costa de Portuga. Costa oeste de Portugal entre o Cabo da Roca e o Cabo de Sines : Oceano Atlântico Norte / trabalho da sétima Companhia da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal ano de 1926 ; Oficiaes do Aviso 5 de Outubro que sob a direcção do Comandante A. F. Lopes trabalharam no levantamento da carta: 1.ºs tenentes Rodrigues Thomaz, Alves Leite, Oliveira e Andrade, Fonseca Lourenço, Henriques de Brito, Quelhas Lima e Camacho de Freitas; e 2.ºs tenentes Ferreira de Carvalho e Zagallo Silva ; M. Toste e J. Gaspar desm. ; M. Igreja, Lacerda e Gaspar, gravaram. - Escala média 1:152215. Lisboa: Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, 1930. - 1 mapa : color. ; 68,70x77,50 cm, em folha de 76,50x87,50 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em: [www:<URL: http://purl.pt/16988](http://purl.pt/16988).

REILLY, Franz Johann Joseph von – *Die Gegend von Lisabon*, nº 533 [Material cartográfico] / [F. I. I. von Reilly]. – Escala [ca 1:240000], 2 Deutsche Meilen 15 auf einen Grad. = [6,15 cm]. [Wien: s.n. 1791]. – 1 mapa : gravura, color., ; 24,40x31,70 cm, em folha de 30,90x46,00 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em: [www:<URL: http://purl.pt/1924/3/](http://purl.pt/1924/3/).

RIBEIRO, João Pedro – *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa arruinada também segundo o novo alinhamento dos Architetos Eugénio dos Santos Carvalho e Carlos Mardel / João Pedro Ribeiro* [Material Cartográfico]. – Escala 2000 palmos. Lisboa: Litografia Portugal, 1949. – 1 planta: color.; 83 x 57 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

SILVA, F. M. P. da, BATALHA, C. M. ... [et. al.] – *Plano Hydrográfico do Porto de Lisboa levantado de 1845 a 1847 pelos Engenheiros hydrográficos F. M. P. da Silva, C. M. Batalha, Dom C. B. de Vasconcellos: Rectificado ampliado e novamente sob a direcção do General Filippe Folque / F. M. P. da Silva, C. M. Batalha ... [et. al.]* [Material Cartográfico]. – Escala 1:20 000, 2 milhas, 4000 metros. Lisboa: Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos, 1878. – 1 carta: p&b; 107 x 74 cm. A carta apresenta uma explicação das designções técnicas que aparecem na mesma. Encontra-se colada sobre cartolina. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

SILVA, Francisco Maria Pereira da – Plano hydrographico da barra do porto de Lisboa / levantado em 1842,

1843, e 1845, por Ordem de Sua Magestade pelos tentos. d^aArmda. F. M. P. da Silva, C. M. Batalha, C. F. B. de Vasconcellos; gr. em pedra e água forte por J. Lewicki ; redigido e lithod^o. no Deposito Hydr^o. sob a direcção do Brig^o. Grad^o. Philippe Folque ; Novamente sondado e rectificada a margem sul em 1879 pelos Eng^{os} Hydrog^{os} da Direcção Geral dos trab^{os} Geodésicos e outros officiaes da armada. – Escala 1:20000. [Lisboa]: Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, [1879?]. – 1 mapa : p&b ; 68,50x104,00 cm, em folha de 77,50x109,50 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em: [www:<URL: http://purl.pt/16765](http://purl.pt/16765).

SILVA, Francisco Maria Pereira da – *Planta do Rio Tejo pertencente ao plano geral das obras que convém realizar nas margens do Tejo em frente de Lisboa para o desenvolvimento marítimo, commercial e industrial do porto e cidade de Lisboa* [Material cartográfico] / por Francisco Maria Pereira da Silva, Contra-Almirante, eng^o hydrographo. – Escala 1:10000. - [Lisboa? : s.n.] 1884. – 1 planta : p&b, com traçados color. ; 46,70x120,70 cm, em folha de 55,00x129,50 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/4799/3/](http://purl.pt/4799/3/).

SOUSA, João Carlos Bom de - *Planta da cidade de Lisboa* [Material cartográfico] / publicada por João Carlos Bon de Souza ; gravada por J. F. M. Palha. - Escala [ca 1:15000], 0,667 por 10000.. - [Lisboa?] : João Carlos Bon de Souza 1875. - 1 planta : litografia, p&b ; 33,60x72,80 cm, em folha de 38,70x76,30 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/3648/3/](http://purl.pt/3648/3/).

TARDIEU, A. F. – *Lisbonne*. [Material Cartográfico]. [S.l.: s.n.; s.d.]. Biblioteca Nacional Hispânica.

TINOCO, João Nunes – *Planta da Cidade de Lisboa : 1650* [Material Cartográfico]. *Planta da Cidade de Lisboa em que se mostram os muros de vermelho com todas as Ruas e praças da Cidade: 1ª cópia da planta de 1650 (desaparecida) mandada fazer pelo general Pinheiro Furtado, e por ele oferecida à Câmara Municipal de Lisboa em 1850 [...]* [S.l.: s.n., s.d.]. – 1 planta ms.: color.; 88 x 62 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

VIDAL, Frederico Perry – *Planta da Cidade de Lisboa e de Belém: incluindo os melhoramentos posteriores ao anno de 1835 feita e publicada em Lisboa em 1844* / Frederico Perry Vidal [Material Cartográfico]. – Escala 635 braças, 1/4 de légua portuguesa. [S.l.: s.n.; s.d.]. – 1 carta: p&b; 77 x 49 cm. Legenda em rodapé e no canto superior direito. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

VIDAL, Frederico Perry – *Planta da Cidade de Lisboa contendo o aterro da Bôa Vista, estações dos caminhos de ferro, circunvalação e todos os melhoramentos posteriores a 1843: dividido em bairro e freguesias: publicado em Lisboa em 1864* / por [Frederico] Perry Vidal; des. A. R. Costa [Material Cartográfico]. – Escala 500 metros. [Lisboa], Litografia de Vasques B, [s.d.]. – 1 planta: color.; 107 x 74 cm. Col. Vieira da Silva. Lisboa, Museu da Cidade.

WAGHENAER, Lucas Jansz – *Gedaente en ... vant Landt van Portugal*. [Material cartográfico]. Leiden: Christoffel Plantijn, 1584. Disponível em [www:<URL: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:1584_Portugal_Waghenaer.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:1584_Portugal_Waghenaer.jpg).

INFORMAÇÃO BIBLIOGRÁFICA DA ICONOGRAFIA

A partida de S. Francisco Xavier [documento icónico]. [S.l.: s.n., 15--?]. Vista de Lisboa por volta de 1730 por mestre desconhecido. Disponível em [www:<URL:http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b4/Lisboa_1730.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b4/Lisboa_1730.jpg).

AVELINE, Pierre – *Lisbone, ville capitale du Royaume de Portugal située a l^eembouchure du Tage* [Visual gráfico]. [S.l.: s.n., entre 1680 e 1720?]. – 1 gravura: água-forte, p&b; 21 x 31,4 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/4872/3](http://purl.pt/4872/3).

BALDI, Pier Maria – [*Lisboa 1669*] [documento icónico]. [S.l.: s.n., 1669]. – 1 desenho à pena: p&b. Desenho à pena feito por Pier Maria Baldi quando este acompanhou Cosme III de Médicis numa viagem a Espanha e Portugal em 1668-69. O desenho mostra uma panorâmica de Lisboa a partir do Tejo. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/12926](http://purl.pt/12926).

BENNING, Simao de, HOLANDA, António de – *Vista de Lisboa em 1530* [documento icónico]. [S.l.: s.n., 15--?]. Disponível em [www:<URL: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/Lisboa_1530.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/Lisboa_1530.jpg).

BRAUN, Georg – *Olissipo Quae Nunc Lisboa [...]* [Material Cartográfico]. [Lisboa: s.n., 19--?]. – 1 vista, reprodução: p&b; 36,30 x 46,80 cm em folha de 44,10 x 63,60 cm. O exemplar, C.C. 381 A., apresenta duas cotas antigas escritas no verso. Na margem superior contém a seguinte menção: «Plano de Lisboa do Século XVI, segundo a gravura do Theatrum Urbium». Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/22208](http://purl.pt/22208).

BRAUN, Georg – *Olisipo, sive ut pervetustae lapidum indcriptiones habent, Ulysippo, vulgo Lisbona florentissimum Portugalliae emporiv.; Cascale et Batheleem opp [idula]*. [Material Cartográfico]. [S.l.: s.n., ca 1572]. – 2 vistas, numa folha: gravura; p&b; 34,50 x 48,20 cm, em folha de 38,50 x 51,70 cm. Provavelmente publicadas em: «Civitates orbis terrarum», liber primus, de Gerogius Braun, em 1572, ou em edição posterior. No verso apresenta texto em latim. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/3384](http://purl.pt/3384).

BRAUN, Georg – *Olisipo, sive ut pervetustae lapidum indcriptiones habent, Ulysippo, vulgo Lisbona florentissimum Portugalliae emporiv.* [Material Cartográfico]. [Coloniae: Apud Auctores, 1572]. – 1 vista: gravura; p&b; 20,30 x 48,40 cm, em folha de 23,60 x 56,10 cm. Dados da publicação atribuídos em conformidade com a publicação desta vista em: «Civitates orbis terrarum», liber primus, de Gerogius Braun, em 1572. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/22211](http://purl.pt/22211).

Carte des environs de Lisbonne de la Bouche du Tage [Material cartográfico]. – Escala [ca. 1:20000]. [Paris: Chez le Sr. le Rouge, 1756]. – 1 mapa: gravura, p&b.; 50,30 x 68,50 cm, em folha de 54,20 x 77,00 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/3882/3](http://purl.pt/3882/3).

CAULA, Bernardo de, – *Lisboa: Vista e perspectiva da Barra Costa e Cidade de Lisboa Capitale do Reino de Portugal, Situada na borda do Rio Tejo em 38 graos 42 minutos e 50 Segundos de latitude e em 8 graos 26 minutos e 15 Segundos de longitude. Ainda que por causa do memoravel terremoto do 1º Novembro 1755 esteja muito desfigurada da nobreza que teve e acabada de redificar não cederá à melhor da Europa / Bernardo de Caula P.ro tenente dartilharia do algarve.* [Visual gráfico]. [S.l.: s.n., 1763]. – 1 desenho: pena e aguadas de tinta sépia e cinza em duas f. coladas; 22,5 x 140,5 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/13906/2](http://purl.pt/13906/2).

CHARPENTIER, François Philippe – *Lisbone, ville capitale du Royaume de Portugal...* [Visual gráfico]. [Paris: chés Charpentier, ca 1760]. – 1 gravura: água-forte, aguarelada; 32,7 x 52 cm. (imagem sem letra). Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/13617](http://purl.pt/13617).

HOLANDA; António de – *Vista de Lisboa* [documento icónico]. [S.l.: s.n., s.d.]. – 1 iluminura em pergaminho: color. A iluminura encontra-se na «Crónica de D. Afonso Henriques» de Duarte Galvão. Disponível em [www:<URL: http://2.bp.blogspot.com/-V3Vjap2Wa5M/UP2dLgsPwnl/AAAAAAAFgM/JruM6lxXH-A/s1600/Lisboa_códice.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-V3Vjap2Wa5M/UP2dLgsPwnl/AAAAAAAFgM/JruM6lxXH-A/s1600/Lisboa_códice.jpg).

Lisboa oder Lissabon [documento icónico]. [S.l.: s.n., 15--?]. – 1 gravura: água-forte; p&b; 29,5 x 36,5 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/11582](http://purl.pt/11582).

LOBO, Filipe – *Vista do Mosteiro dos Jerónimos da Praia de Belém, 1657-1660* [documento icónico]. Lisboa: Museu Nacional de Arte Antiga, 1980. – óleo sobre tela, 112,5 x 184,5. Disponível em [www:<URL: http://lh4.ggpht.com/-aju9_k2Epfw/T1pWRBHZXVI/AAAAAAAXjM/umymmXoT56w/s1600/b6524.jpg](http://lh4.ggpht.com/-aju9_k2Epfw/T1pWRBHZXVI/AAAAAAAXjM/umymmXoT56w/s1600/b6524.jpg).

MIRANDA, Simão de – *Vista rasante do Terreiro do Paço* [documento icónico]. [S.l.: s.n., s.d.]. Disponível em [www:<URL: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Terreiro_do_Paço_no_dia_14_de_Maio_de_1575.jpg](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Terreiro_do_Paço_no_dia_14_de_Maio_de_1575.jpg).

Palais du Comte d'Avero [sic] a Lisbonne ou Charles III a été logé [Visual gráfico]. [S.l.: s.n., 1985]. – 1 rep. de obra de arte: color.; 25 x 30 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/12657/3](http://purl.pt/12657/3).

PEDROZO, J. – *A antiga Fábrica de Tabacos de Xabregas* [documento icónico]. [S.l.: s.n., 1859]. – Óleo s/tela: color.; 127 x 83,5 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

Perspectivische und exacte abbildung der mächtig und prächtigen stadt Lisabon [Visual gráfico]. [S.l.: s.n. entre 1746 e 1755?]. – 1 gravura: buril, p&b; 8,9 x 26,2 cm. Esquadria da imagem com legendas, sem menções de responsabilidade. Data provável, atendendo tratar-se de uma vista panorâmica de Lisboa, onde entre outros edifícios, avulta o torreão filipino do Paço Real, e se assinala a Igreja Patriarcal mandada construir por D. João V, cuja sagração ocorreu em 1746, mas acabaria destruída no terramoto de 1755, com observância de outras características formais. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/20830](http://purl.pt/20830).

PICART, Hugues, – *Profil de la famevse ville et port de mer de Lisbonne cappitale dv royavme de Portvgal* [Visual gráfico]. [S.l.: s.n., 1987] [Queluz : Núcleo Centro de Publ. Cristãs]. – 1 rep. de obra de arte: color.; 32 x 66 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/13577/2](http://purl.pt/13577/2).

SEUTTER, George Matthaus – *Lisabona magnificentissima regia sedes portugalliae et florentissimum emporium ...* [Visual Gráfico]. [Aug. Vindel.: s.n., entre 1710 e 1750?]. – 1 gravura: água-forte e buril, aguarelada.; 50 x 58 cm. Representação da cidade anterior ao torreão filipino da Praça do Comércio, embora a indumentária na parte inferior seja do séc. XVII.

STOOP, Dirk – *Convento da Madre de Deus, gravura do século XVII* [documento icónico], Estúdio Mário Novais. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1959. Disponível em [www:<URL: http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/Imagem.aspx?ID=2330551&Mode=M&Linha=1&Coluna=1](http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/Imagem.aspx?ID=2330551&Mode=M&Linha=1&Coluna=1).

STOOP, Dirk – *Desfile no Terreiro do Paço, 1662* [documento icónico]. [S.l.: s.n., s.d.]. – Água-forte: p&b. Disponível em [www:<URL: https://guerradarestauracao.wordpress.com/tag/dirk-stoop/](https://guerradarestauracao.wordpress.com/tag/dirk-stoop/).

STOOP, Dirk – *Ermida de Santo Amaro, século XVII* [documento icónico], Estúdio Mário Novais. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1941. Disponível em [www:<URL: http://arquivomunicipal2.cmlisboa.pt/sala/online/ui/searchbasic.aspx?filter=AH;AI;AC;AF](http://arquivomunicipal2.cmlisboa.pt/sala/online/ui/searchbasic.aspx?filter=AH;AI;AC;AF).

STOOP, Dirk – *Mosteiro dos Jerónimos* [documento icónico], Estúdio Mário Novais. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, [ant. 1940]. Disponível em [www:<URL: http://arquivomunicipal2.cmlisboa.pt/sala/online/ui/searchbasic.aspx?filter=AH;AI;AC;AF](http://arquivomunicipal2.cmlisboa.pt/sala/online/ui/searchbasic.aspx?filter=AH;AI;AC;AF).

STOOP, Dirk – *Terreiro do Paço no século XVII* [documento icónico]. [Londres: s.n., 1662]. – Óleo s/ tela: color.; 123 x 172,5 cm. Disponível em [www:<URL: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Terreiro_do_Paço_em_1650.jpg](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Terreiro_do_Paço_em_1650.jpg).

WINCKLER, Georg Gottfried – *Vuë du palais du roy de Portugal, à Lisbonne* [Visual gráfico]. [G.G. Winckler sc.. – A.V. Augsburg: Georg Balthazar Probst excud, entre 1750 e 1755?]. – 1 gravura: buril, aguarelado; 32,2 x 43 cm (matriz). Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/6185/3](http://purl.pt/6185/3).

VIEIRA, Domingos, SCHORQUENS, Iom – *Panorâmica de Lisboa – Desembarcacion de SV M en Lisboa* [documento icónico]. [S.l.: s.n., 1622]. – 1 gravura aberta a buril: p&b; 36 x 47 cm. Lisboa, Museu da Cidade.

VIEIRA SERRÃO, Domingos – *O Paço da Ribeira desde a dominação filipina* [documento icónico]. [Sacavém: J.C., 1892]. Reprodução de um desenho á penna, ampliado para o livro «A Ribeira de Lisboa». Disponível em [www:<URL:http://1.bp.blogspot.com/_e0v15quUMtU/SxAc1M12sBI/AAAAAAAAACI/r0m1Ds9AIJo/s1600/Lisboa_1.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_e0v15quUMtU/SxAc1M12sBI/AAAAAAAAACI/r0m1Ds9AIJo/s1600/Lisboa_1.jpg).

VIEIRA SERRÃO, Domingos – *O Paço da Ribeira no tempo de D. Joao III* [documento icónico]. [Sacavém: J.C., 1892]. Reprodução de um desenho á penna, ampliado para o livro «A Ribeira de Lisboa». Disponível em [www:<URL: http://lh3.ggpht.com/-CSB8ZNgU94c/T1pULFFYN6I/AAAAAAAAAXWc/AsYzicGZq4/s1600/b604c4.jpg](http://lh3.ggpht.com/-CSB8ZNgU94c/T1pULFFYN6I/AAAAAAAAAXWc/AsYzicGZq4/s1600/b604c4.jpg).

Vista Panorâmica de Lisboa [documento icónico]. [S.l.: s.n., 1540-1550]. – 1 desenho: p&b. Disponível em [www:<URL: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/ff/Lisboa_quinhentista.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/ff/Lisboa_quinhentista.jpg).

Vuë du Palais Royal de Lisbonne [Visual gráfico]. [S.l.: s.n., 1985]. – 1 reprodução de obra de arte: color.; 25 x 30 cm. Lisboa, Biblioteca Nacional. Disponível em [www:<URL: http://purl.pt/12659/3](http://purl.pt/12659/3).

ZUZARTE, Francisco – *Terreiro do Paço* [documento icónico]. [S.l.: s.n., s.d.]. – 1 desenho a tinta-da-china com

aguada sobre papel: p&b; 48 x 67,5 cm.

Disponível em [www:<URL: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro: Paço_da_Ribeira_em_1755.jpg](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Paço_da_Ribeira_em_1755.jpg).

ZUZARTE, Francisco – *Vista do Paço da Ribeira e Alto de S. Francisco*. [documento icónico]. [S.l.: s.n., 1782]. –

1 desenho à pena, aguareldao sobre nanquim. Na margem inferior as armas reais do tempo de D. José I.

Disponível em [www:<URL: http://3.bp.blogspot.com/-](http://3.bp.blogspot.com/)

[WZpxaEpuXA0/Tq9OKVBwLxI/AAAAAAAAABE0/5OK8mg6rL_g/s1600/](http://3.bp.blogspot.com/WZpxaEpuXA0/Tq9OKVBwLxI/AAAAAAAAABE0/5OK8mg6rL_g/s1600/).